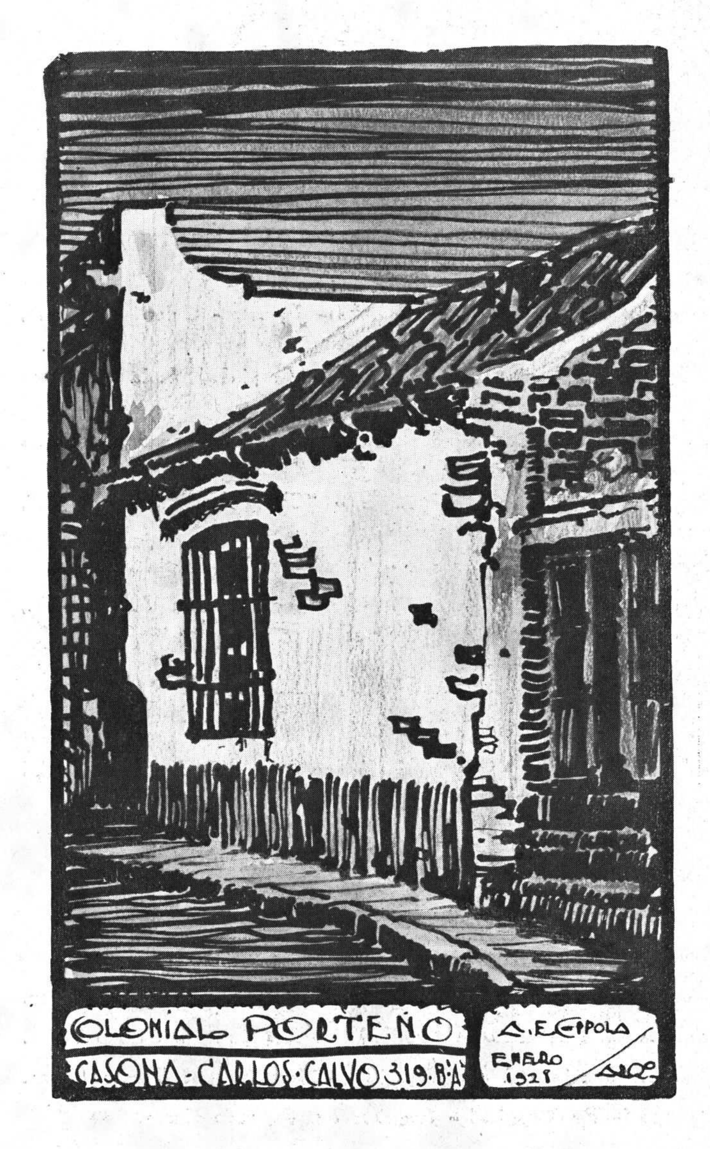


SUMARIO

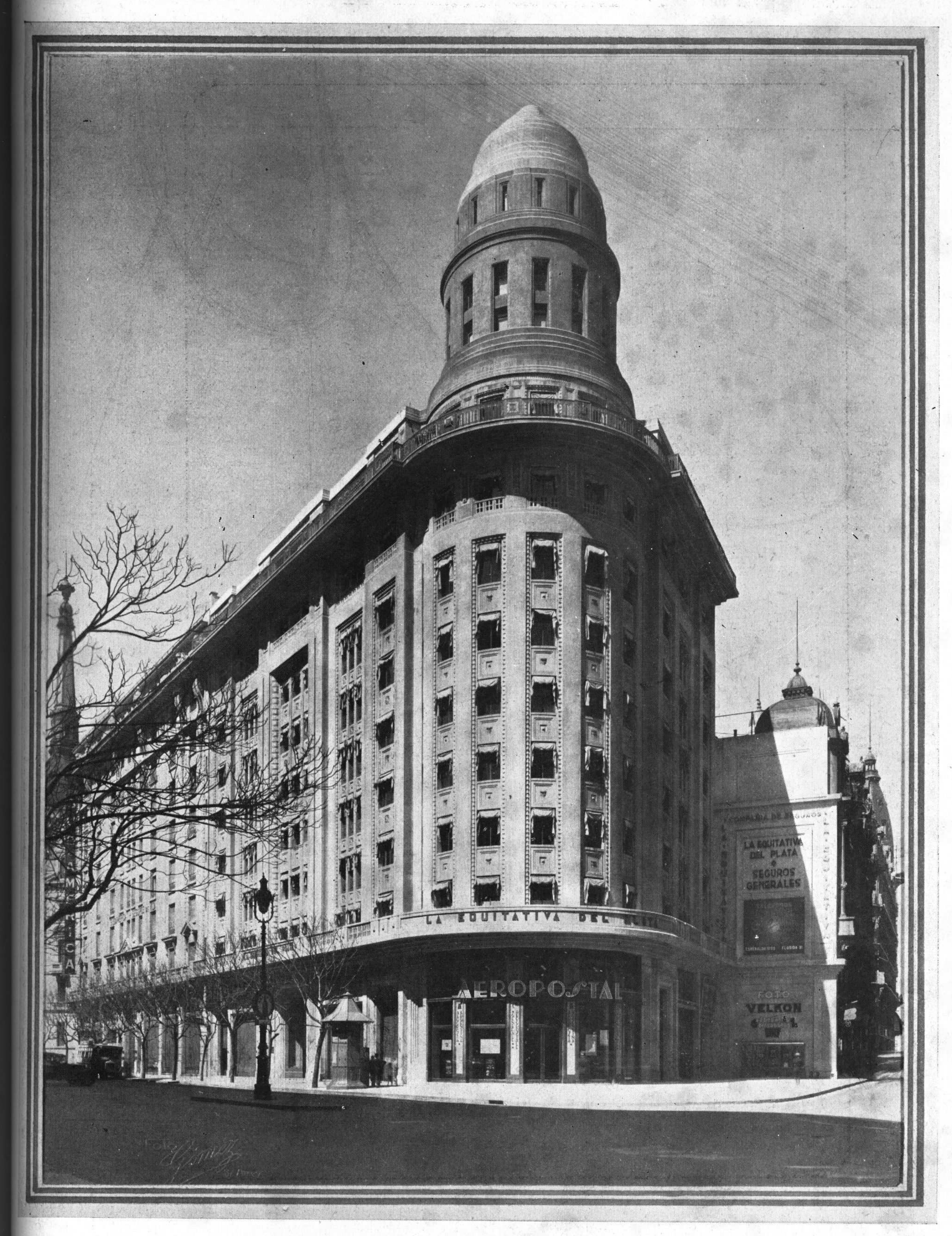
No. 119 :: **NOVIEMBRE de 1930** :: **Año XVI**





Revista de Arquitectura

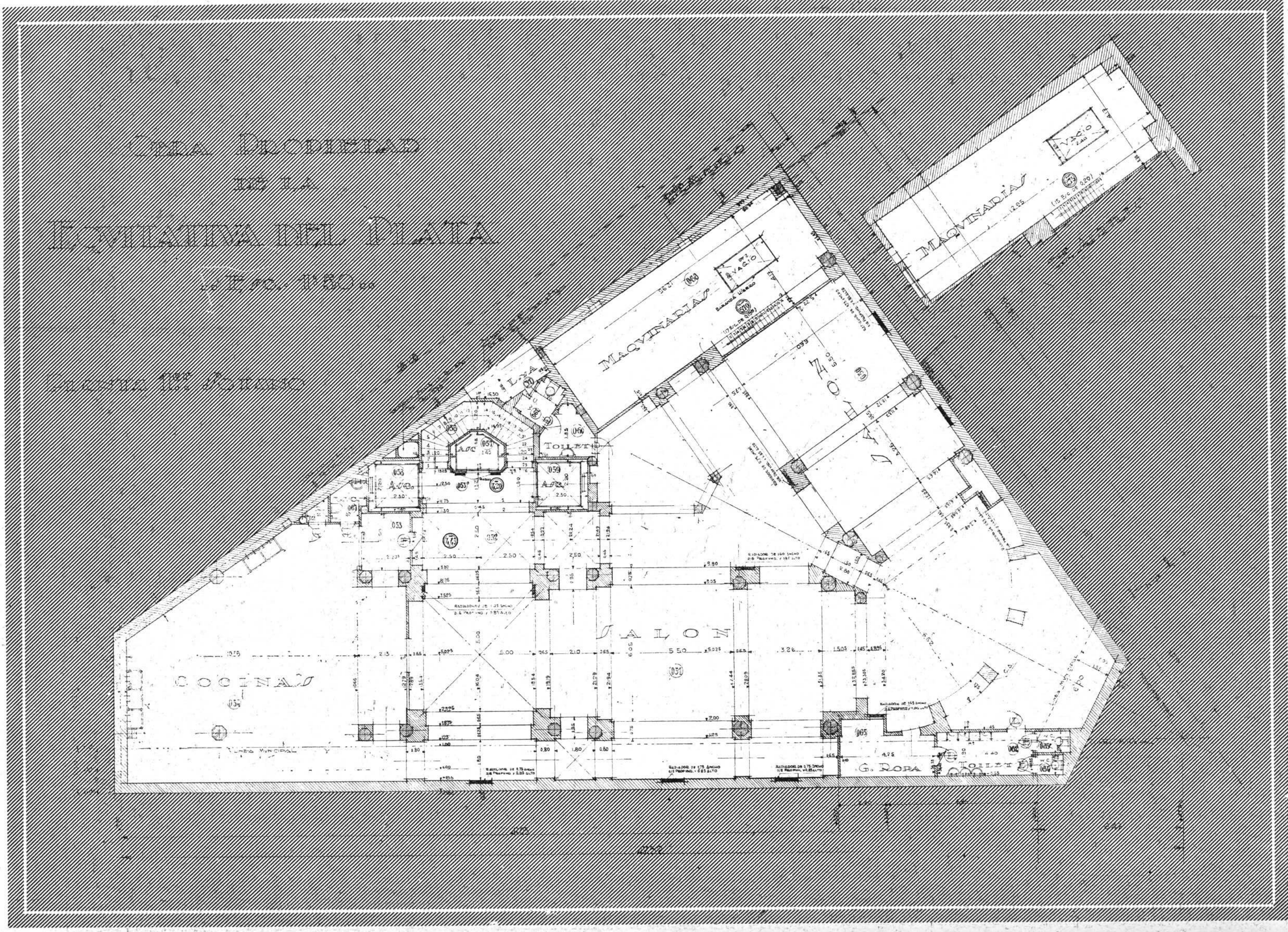
Apunte del Arquitecto
Alfredo E. Cóppola
(S. C. de A.)



Fachada

Foto Gómez

Propiedad de la Compañía de Seguros
"La Equitativa del Plata"
Diagonal Norte y Florida
Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A.)

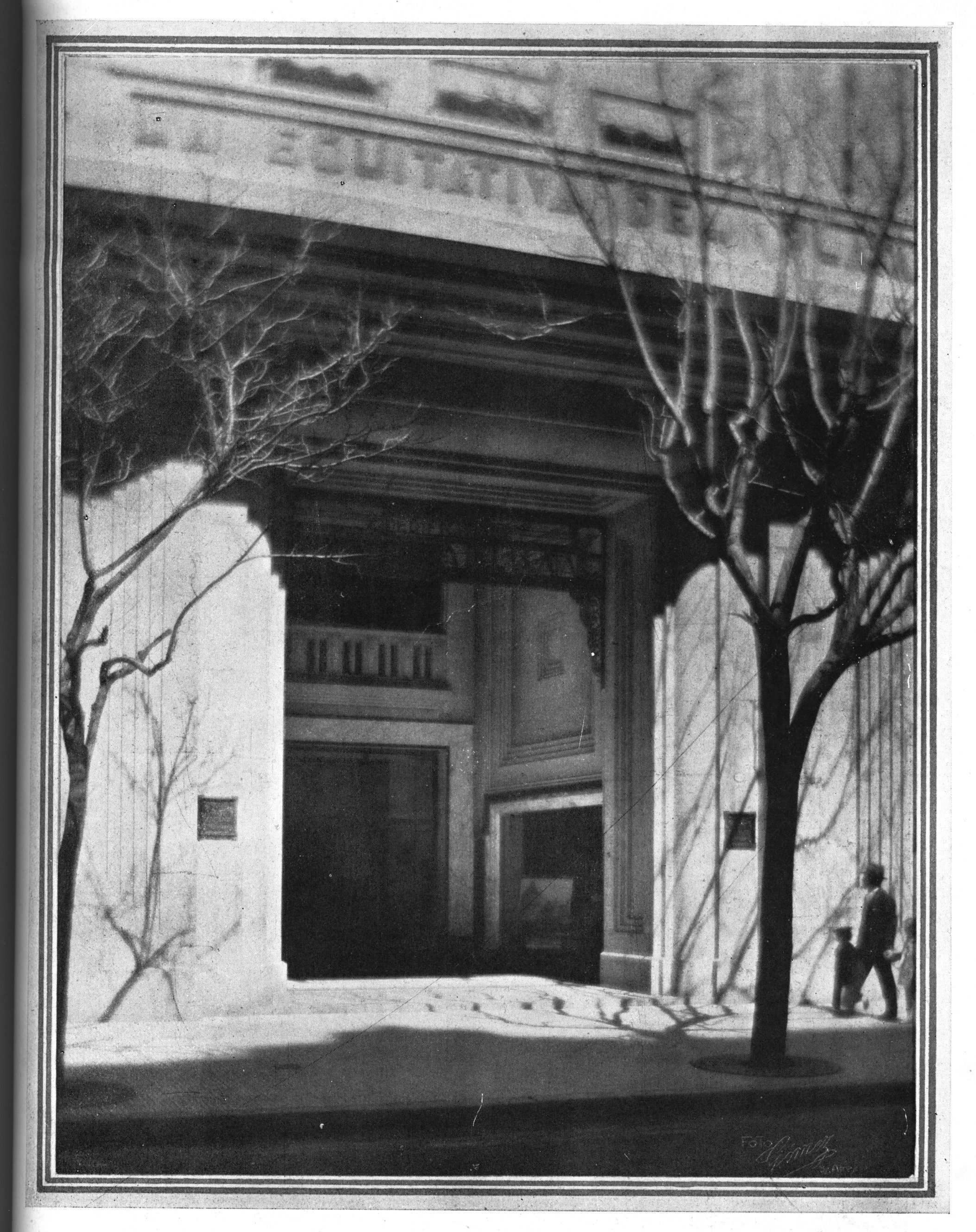


Planta del primer sótano

Revista de Arquitectura

Propiedad de la Compañía de Seguros "La Equitativa del Plata"

Arquitecto: Alejandro Virasoro (S. C. de A.)



Detalle de la entrada principal

Propiedad de la Compañía de Seguros
"La Equitativa del Plata"
Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A.)

OBRA PROPIEDAD
DE LA
EQUITATIVA DEL PLATA
Esc. 1:50

PLANTA BAJA
NEGOCIOS

NEGOCIO

ENTRADA

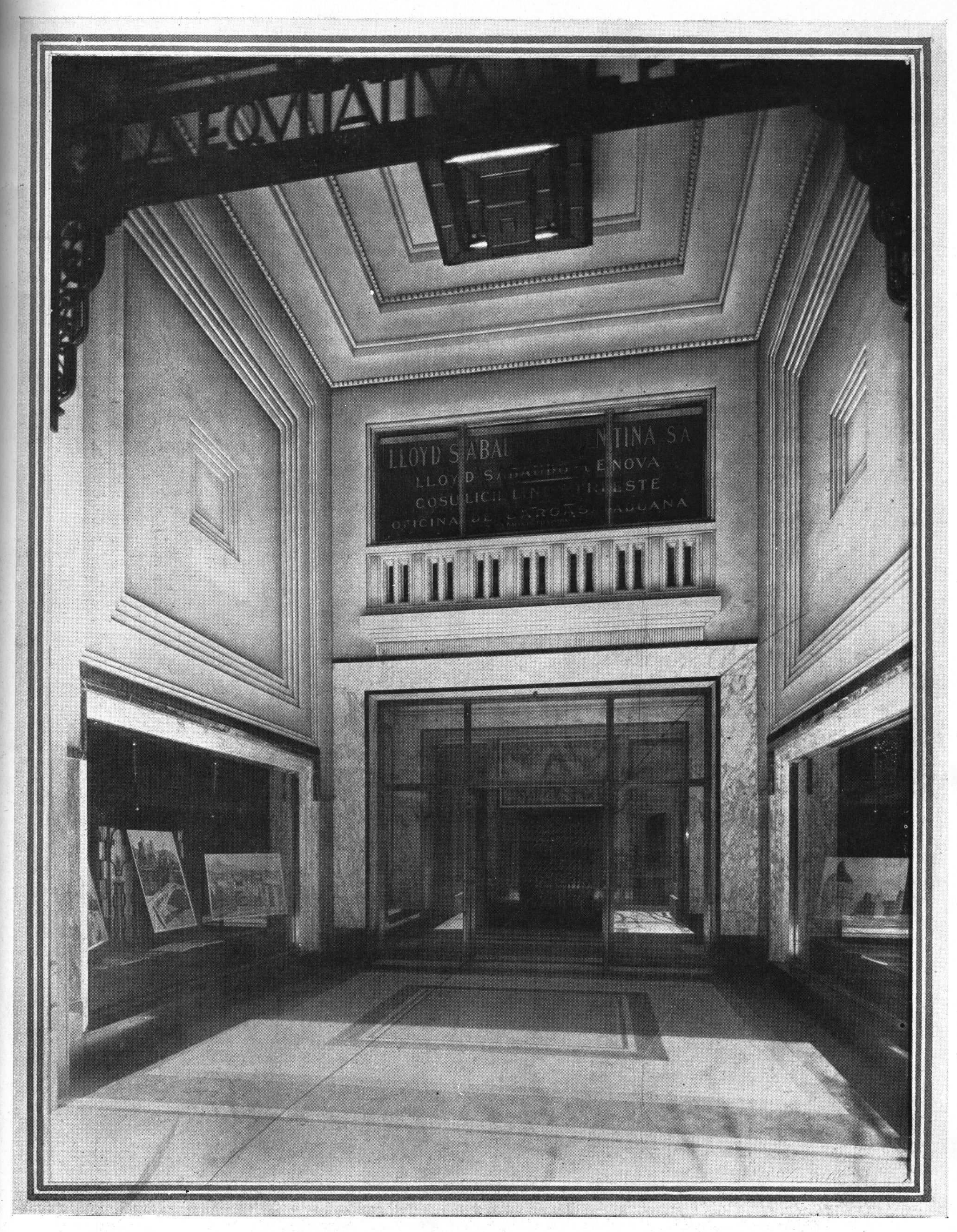
TOILET

AV. ROQUE S. PEÑA

Planta baja

Propiedad de la Compañía de Seguros
"La Equitativa del Plata"

Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A)



Detalle del hall de entrada

Propiedad de la Compañía de Seguros
"La Equitativa del Plata"
Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A.)

OBRA PROPIEDAD
DE LA
EQUITATIVA DEL PLATA
ESC. 1:50

PLANTA 1ER. PISO

CALLE FLORIDA

AV. ROQUE S. PEÑA

ESCRIT.
ESCRITOR.
ESCRITOR.
ESCRITOR.
ESCRIT.
ESCRITOR.
HALL ESPERA
LUZ Y AIRE
ESCRITOR.
ESCRIT.
ESCRIT.

Plantas generales
Revista de Arquitectura

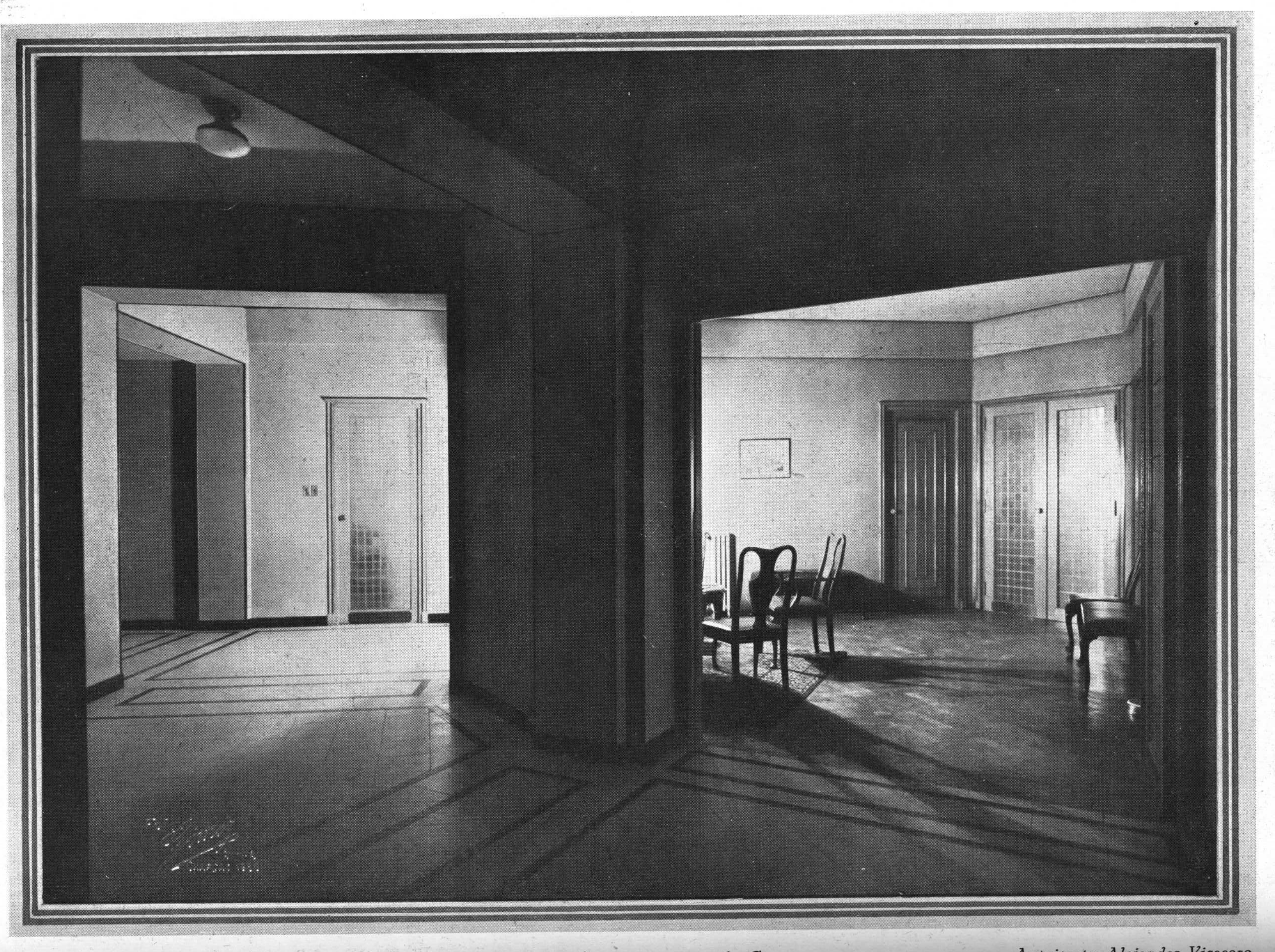
Propiedad de la Compañía de Seguros
"La Equitativa del Plata"

Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A.

Pasaje principal a los escritorios

Propiedad de la Compañía de Seguros
"La Equitativa del Plata"

Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A.)

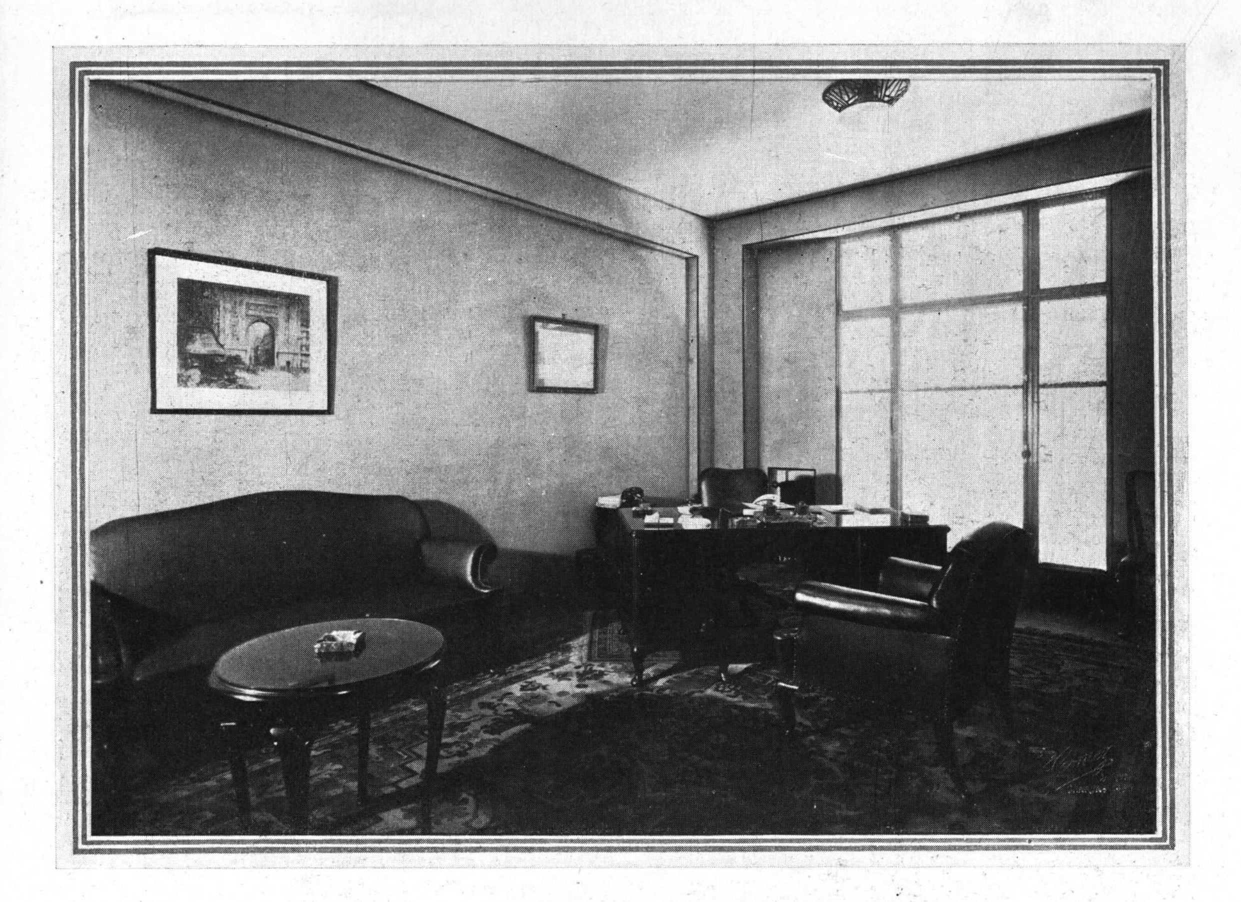


Sala de espera del Directorio y Gerencia

Propiedad de la Compañía de Seguros
"La Equitativa del Plata"

Arquitecto: Alejandro Virasoro
(S. C. de A.)

Revista de Arquitectura





Vistas del despacho del gerente

Propiedad de la Compañía de Seguros "La Equitativa del Plata"

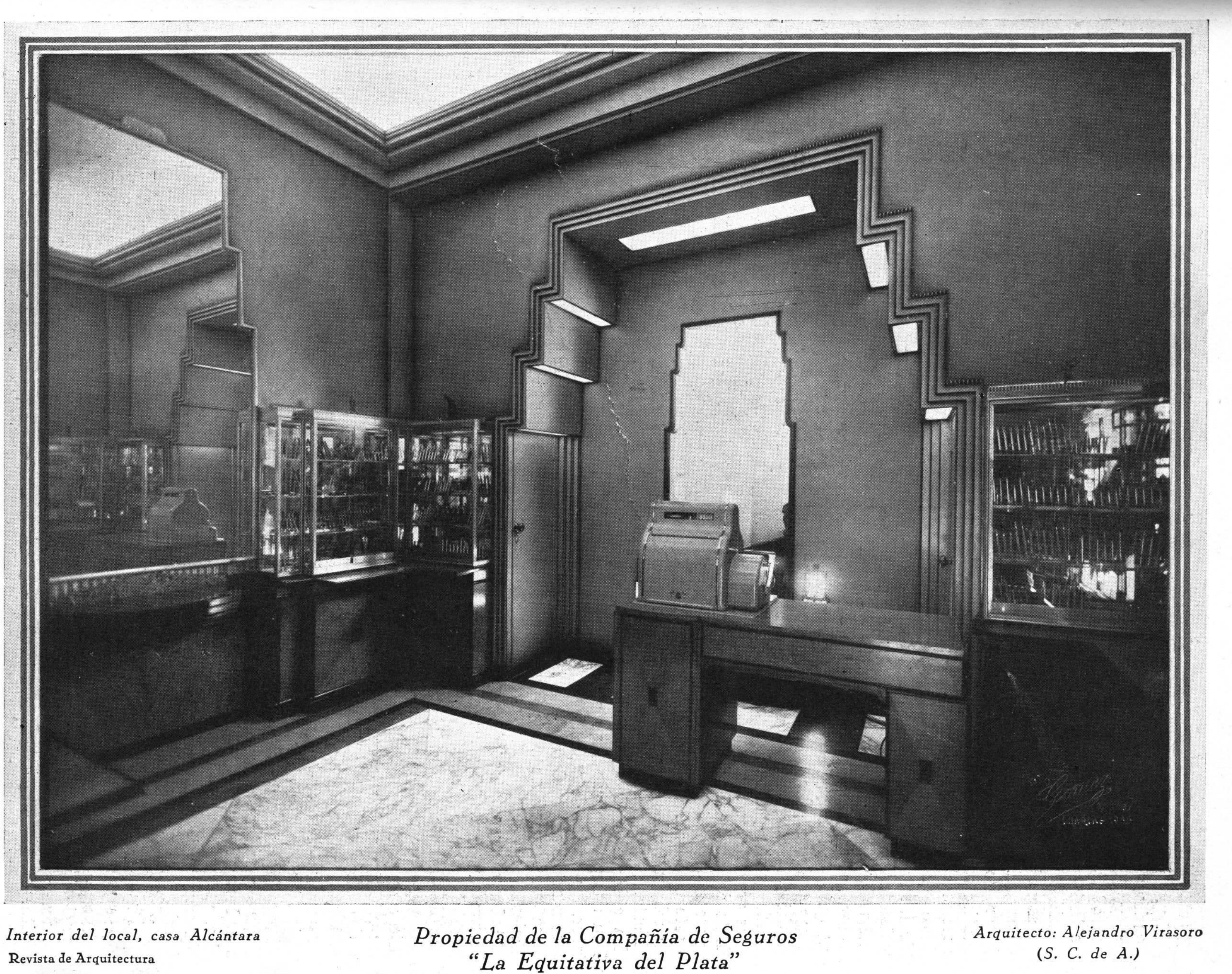
Arquitecto: Alejandro Virasoro (S. C. de A.)

Interior del local de la Cía. Aeroposta

Revista de Arquitectura

Propiedad de la Compañía de Seguros "La Equitativa del Plata"

Arquitecto: Alejandro Virasoro (S. C. de A.)



Interior del local, casa Alcántara
Revista de Arquitectura

Propiedad de la Compañía de Seguros "La Equitativa del Plata"

Arquitecto: Alejandro Virasoro (S. C. de A.)

Algunas reflexiones sobre los "Rascacielos"

Por el Arquitecto Alejandro Christophersen (S. C. de A.)

INTRODUCCION

El IV Congreso Panamericano de Arquitectos que acaba de clausurarse en Río de Janeiro, trató extensamente este tema, señalado en él con el número III y llegó a interesantes conclusiones, considerando este tipo de construcciones bajo su aspecto estético, higiénico y financiero, así como también en lo que se refiere a su ubicación en relación con el trazado urbanista de la ciudades. Séame permitido agregar algunas reflexiones sobre este particular, empezando por la parte financiera.

EN una reunión de banqueros y financistas que tuvo lugar en los Estados Unidos, se llegó a la conclusión que en la mayoría de los casos la construcción de los grandes edificios denominados «rascacielos», no era de tan buen resultado económico como se supone por lo general. Las razones emitidas tienen su lógica.

Este género de edificios se levanta, como es natural, en centros donde la población es más densa y donde por consiguiente el terreno tiene un precio más elevado, exigiéndose además un área libre en contorno, que debe ser bastante extensa a fin de no quitarle luz y aire a los edificios vecinos.

Para poder realizar tal empresa se requiere la adquisición de propiedades contiguas que deben ser demolidas y que por su importancia han adquirido precios exorbitantes.

Esto en cuanto a la parte financiera del asunto; pero aquí nos interesa sobre todo el análisis de la parte estética de esta índole de construcciones tan en boga en las grandes ciudades de América del Norte.

La edificación de estos gigantescos inmuebles fué en sus principios un serio problema para sus autores, los cuales después de vencer las dificultades constructivas, tuvieron que idear una forma estética que respondiese a esa inmensa mole arquitectónica.

Atados por preceptos de la tradición escolástica, quisieron erróneamente conservar los elementos arquitectónicos con los cuales estaban familiarizados y que difícilmente se adaptaban a las imposiciones de estos nuevos problemas de la arquitectura.

Sin otro guía que sus conocimientos del pasado, los arquitectos se inspiraron en las formas y detalles de edificios clásicos, inadecuados totalmente para esas monstruosas construcciones, empleando a veces para el basamento las disposiciones de algún edificio conocido que abarcaba 4-5 pisos, reservando el espacio entre la base y el coronamiento para sembrar en esa inmensa superficie más o menos incolora, las ventanas que daban luz a los diversos locales.

Al coronar la construcción conservaban el tradicional entablamento con la cornisa, metopas y triglifas y el clásico arquitrabe, cuyos elementos adquirían dimensiones desproporcionadas para encuadrar con la escala del resto de la composición, por lo cual ese estirado entablamento ocupaba a su vez el espacio de 3 ó 4 de los pisos superiores del edificio, resultando una verdadera elefantiasis arquitectónica.

Sucedieron a estos primitivos y pasajeros ensayos, otros, en los cuales los arquitectos trataron de introducir formas y elementos del arte ojival, adquiriendo la obra un aspecto de campanario, algo así como la torre aislada de un catedral gótica!

Poco a poco, los arquitectos, ya en pleno dominio de las formas más adecuada a este género de gigantescas construcciones, han ensayado hacer predominar las masas, suprimiendo detalles y ornamentaciones y buscando el efecto en las líneas reposadas y valientes, que tienen reminiscencias de las construcciones ciclópeas de la época azteca.

Las ordenanzas en vigor que obligan a ejecutar estos edificios en forma escalonada al elevarse al máximo de altura, han inducido a los arquitectos a buscar una serie de terrazas que lentamente reculan y han realizado con este procedimiento un gran paso hacia una solución definitiva.

Sobre esta base se han llevado a cabo obras que no carecen de interés, por cuanto predominan en ellas las líneas magistrales que acusan las grandes masas arquitectónicas, eludiendo detalles que pasarían desapercibidos en esas extraordinarias alturas y quitarían la grandiosidad a esos inmensos edificios.

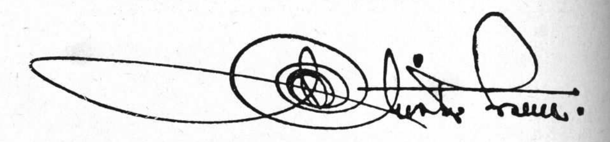
Por bien resuelta que sea esa *arquitectura de lo colosal* resulta una nota discordante dentro del marco de una agrupación de edificios de dimensiones normales; es algo que corta la armonía de la composición.

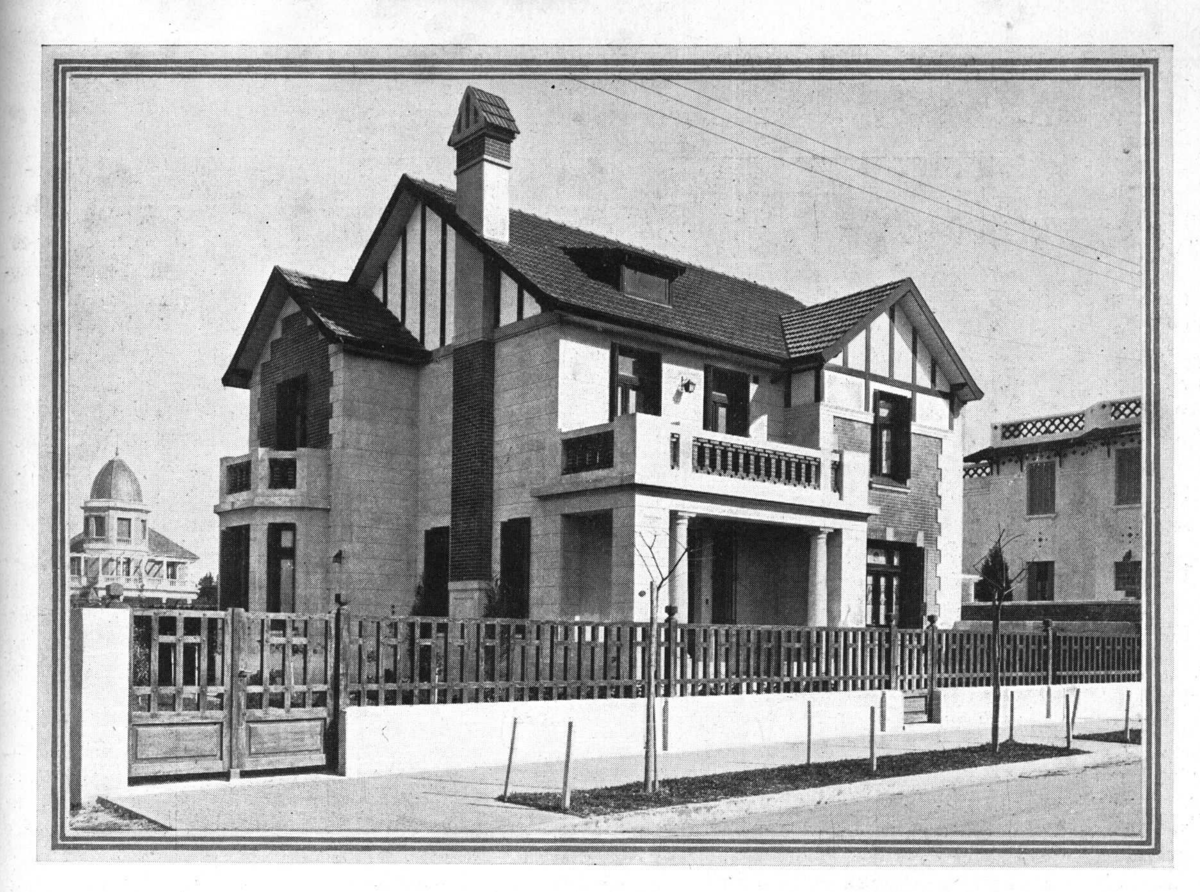
Estos edificios, por sus fantásticas alturas están fuera de proporción y de escala y aun cuando aisladamente puedan ser interesantes aplastan las demás construcciones que los rodean, haciendo perder toda la belleza del conjunto.

El rascacielo puede tolerarse como una necesidad, como una solución impuesta por razones económicas y si bien puede causar nuestra admiración como un esfuerzo de cálculo y de valentía constructiva, no podemos admitir que sea realmente una cosa bella ni artística.

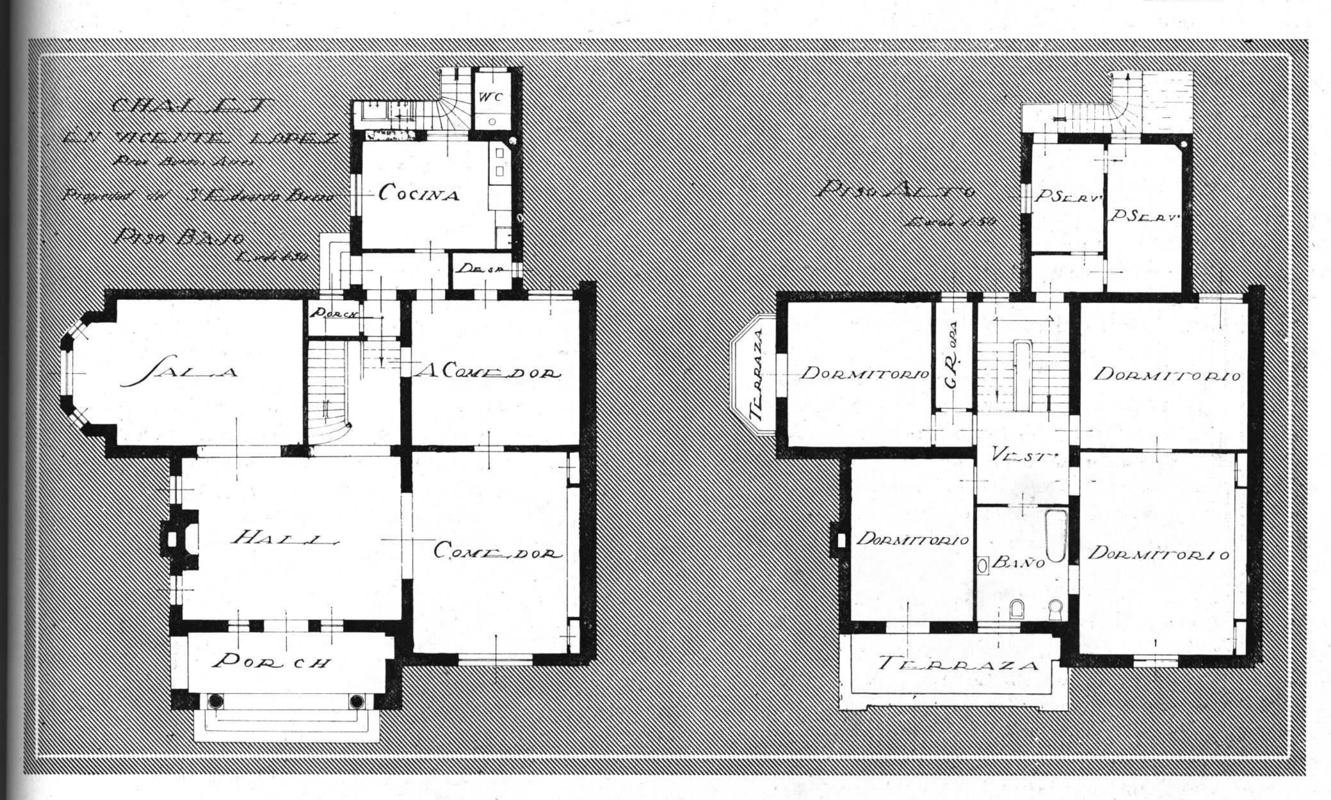
Es indudable que en un trazado de ciudad nueva o en un barrio exclusivamente destinado, según un plano regulador, a levantar únicamente rascacielos, el aspecto de ese conglomerado de gigantescos edificios puede ser una nota majestuosa e imponente; pero el efecto producido por estos edificios ubicados aisladamente entre construcciones *normales*, tiene forzosamente que destruir toda la armonía del conjunto y resultar una verdadera disonancia, una impertinencia arquitectónica, algo así como un desafío a sus pobres compañeros de arte.

El problema constructivo del rascacielo ha llegado a una realización que nos causa asombro, pero podemos decir con sinceridad que no nos aporta una verdadera emoción estética.





Fachada



Piso bajo y alto

Chalet en Vicente López

Provincia de Buenos Aires
Propiedad del señor Eduardo Buzzo
Arquitecto: Oscar González
(S. C. de A.)

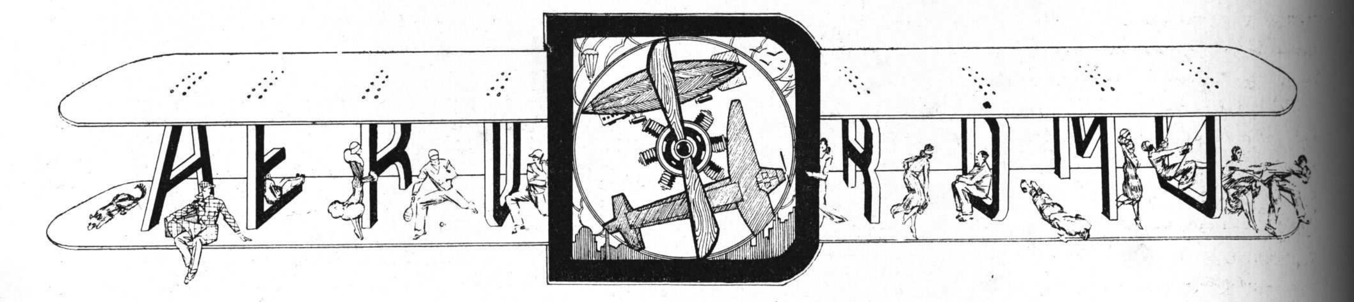


Vista interior — *Chalet en Vicente López* — *Arquitecto: Oscar González (S. C. de A.)*

Vista interior

Chalet en Vicente López

Arquitecto: Oscar González (S. C. de A.)



Especial para la "Revista de Arquitectura"

Por el Arquitecto Raúl E. Fitte

(S. C. de A.)

(Continuación)

LOS EDIFICIOS



EMOS ya dicho que un aeródromo bien instalado se compondrá, además de la pista, de un conjunto de edificios que hasta hace algún tiempo estábamos acostumbrados a ver levantarse sin criterio del conjunto por haber sido, por lo general, improvisaciones: adaptación de galpones existentes, ampliaciones impensadas, etc. Desde el desarrollo de la aviación en Europa, los aeródromos han sido motivo de estudios y de grandes concursos, donde, justo es reconocerlo, han sido premiados siempre los proyectos presentados por Arquitectos (Berlín, Londres, Lyon, París, Colonia, N. York, etc.).

Ya hemos considerado las ventajas que para el aprovechamiento del terreno presenta la adopción del llamado «plano Duval», tanto para la forma general como para la distribución de los edificios, y de los servicios correspondientes.

El destino de los edificios, el control de la parte técnica, la vigilancia y control de la parte comercial y administrativa, varía con los países y con las empresas, por lo que el problema resulta complejo y de soluciones variadas. En ello reside el interés de su estudio, que hemos de encarar con un criterio general, dejando al proyectista el adoptar en cada caso las soluciones especiales que la lógica aconseje. Donde las soluciones variarán mucho será en lo relacionado con los problemas de embarque y desembarque de pasajeros y en la ubicación de los servicios de aduana y correos, ya que en la parte técnica pocas podrán ser las variantes.

Se deberá tener, efectivamente, especial cuidado en el estudio de las comodidades para los pasajeros: celeridad de trámites, rapidez, seguridad y confort. El pasajero (veámoslo con el criterio de Arquitectos y no con el de empresario de nuestros ferrocarriles o tranvías), tiene derecho a mostrarse exigente. Los transportes aéreos gozan de una clientela rica y si bien es de desear la democratización del avión, hoy por hoy, sus clientes habituados al lujo exigen mucho confort. Los trámites de adquisición del boleto deben ser simples, y el despacho de su equipaje no debe ser para él una preocupación; no deberá recorrer el mismo camino dos veces en falsas maniobras; la espera deberá resultarle agradable, realizándose el embarque sin acrobacias y al abrigo de las inclemencias del tiempo.

Es en estos problemas donde el ingenio de los proyectistas tiene gran campo. No se trata, en efecto de andenes de embarque como en las estaciones de ferrocarril; la estructura de los aviones no lo permite. Esta debe evolucionar sobre superficies bien lisas (de material) y cubiertas.

Encontramos dos partidos, en general, a adoptar para el embarque: o el avión va en busca del pasajero o éste sale al encuentro de aquél.

En el aeródromo de Tempelhof (Berlín) los aviones salen del hangar y hacen todos sus preparativos antes de presentarse al lugar de embarque de los pasajeros, lugar que se encuentra unido a la estación por una galería de vidrios. El avión recibe en el hangar las encomiendas postales, el correo y los equipajes; efectúa los ensayos de motor, frenos, etc., frente a su hangar y es sólo algunos instantes antes de la salida que va en busca de los pasajeros en la plataforma de embarque, permitiendo así la salida sucesiva de aviones y evitando al pasajero largas esperas frente a la relativamente peligrosa zona de salidas.

Esta solución permite agrupar las instalaciones técnicas en la parte posterior y facilita la creación de una zona para acceso del público expectador. En Tempelhof se reunen algunas veces 40.000 personas, calculándose que concurren anualmente unos 650.000 visitantes.

En otros aeródromos es el pasajero quien, en forma más o menos directa, va al encuentro del avión, ya en vestíbulos especiales de embarque o bien frente a los mismos hangares. Se llega así al

vestíbulo de grandes dimensiones, el que si bien tiene la ventaja de centralizar los servicios de llegada y de salida, así como los de aduana, presenta en cambio inconvenientes técnicos por las evoluciones de los aviones, que produce confusiones. Además, este vestíbulo necesitaría gran altura, molestando al campo de aviación. Llegaríamos a aceptar más bien la solución de varios vestíbulos, separando los servicios de salida de los de llegada. A esta solución se le critica en cambio los desplazamientos a que obliga al pasajero, lo que en un gran aeródromo se podría remediar con el empleo de « tapis roulants », o bien con pequeñas zorras eléctricas, como las empleadas en Alemania para hacer evolucionar los aviones.

Otro problema que se suma al anterior es la « canalización » de las corrientes de pasajeros, tanto a la llegada como a la salida hacia los puestos de la aduana. Estas corrientes deben ser orientadas con relativo disimulo, aunque severamente, pues se debe tratar que la inspección de aduana resulte agradable al pasajero!

Deberá tenerse especial cuidado de evitar el encuentro de las corrientes de pasajeros de llegada y de salida.

Vemos, pues, que es en realidad en estos puntos donde existe la verdadera dificultad, sin excluir completamente los que se derivan de la buena agrupación de los demás edificios cuya intercomunicación crea la primera dificultad.

Analizaremos mejor las necesidades de conjunto si consideramos primero una descripción de las instalaciones necesarias en un aeródromo y luego un ejemplo de un programa completo de sus necesidades.

Instalaciones necesarias para el funcionamiento de un aeródromo

Las condiciones que describimos a continuación son para el problema tomado en su aspecto general, como una mínima, y no son aplicables con extremada rigidez, debiendo, por el contrario, variar con las condiciones locales.

En el aeródromo se necesita:

a) Hangares para los aviones, con instalación de calefacción (según la zona) y de electricidad. El número de hangares y sus dimensiones dependerán del tráfico y de las dimensiones de los aeroplanos.

b) Un taller (con calefacción), con capacidad para dos aviones por lo menos, preparado para ser utilizados también de noche.

c) Un edificio para la administración, con sala de espera y todas las comodidades para los aviadores y para los pasajeros; piezas para la dirección del aeródromo y de las diferentes secciones: radio, meteorología, pasaportes, aduana, correos, policía y puesto de primeros auxilios.

d) Depósitos subterráneos para la nafta, cuyo número y capacidad se fijará de acuerdo con las autoridades competentes.

e) Alojamiento para los aviadores que en interés de la explotación deben pasar la noche en el aeródromo (vuelos nocturnos, comerciales, etc.).

f) Una estación de radio cuyo alcance y poder estará en relación con la importancia de la explotación.

g) Una báscula para aviones.

h) Una oficina meteorológica capaz de poder ofrecer datos para los vuelos.

i) Una instalación de iluminación y de balizage del campo de aviación.

j) Instalación de agua y fuerza motriz para la energía eléctrica.

k) Local para el servicio de encomiendas, con un buen servicio de comunicaciones con la ciudad por transportes terrestres.

l) Un pequeño garage para autos.

m) Si posible, un ramal de vía férrea.

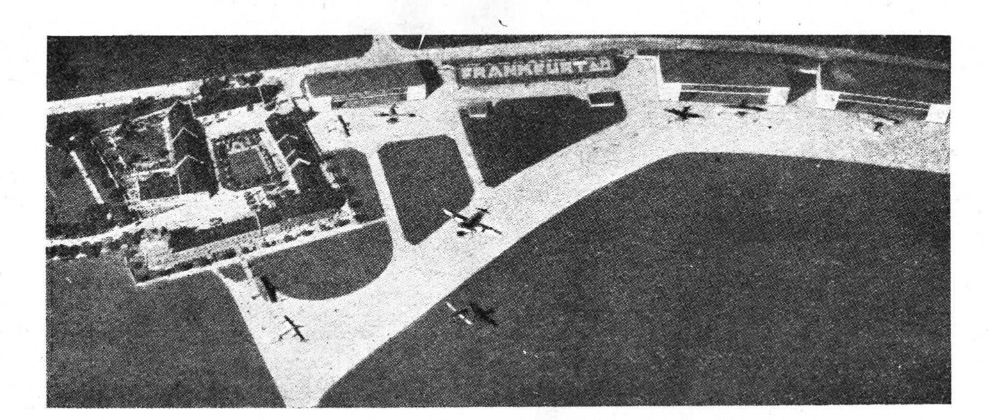


Fig. 9. — Aeropuerto de Francfort-sur-le-Mein



VEAMOS ahora, con algo más de detalle, el programa de las necesidades de un aeródromo de cierta importancia, con instalaciones completas y con servicio para pasajeros y servicio comercial de transportes y de correos.

Para ello tomaremos como ejemplo el programa preparado por el « Comité de Propaganda Aeronáutica de París », el que nos permitiremos comentar y aclarar, agregándole algunos datos técnicos de dimensiones de hangares, etc., que nos parecen interesantes dado el carácter de estas líneas.

INDICACION DE LOS LOCALES PARA UNA COMPAÑIA DE NAVEGACION AEREA

A) — Instalaciones para la explotación técnica

2 hangares de una superficie de 5 a 6.000 metros cuadrados.

Talleres de reparaciones, que pueden formar un solo block o varios cuerpos, teniendo las siguientes superficies parciales:

Taller de reparaciones de partes de madera, con un pequeño anexo para secar la madera	200 m.c.
Taller de construcciones en madera....	100 m.c.
Taller de reparaciones de piezas metálicas	300 m.c.
Fragua con soldadura autógena	50 m.c.
Taller montage de motores (buena luz)	200 m.c.
Taller de pintura	20 m.c.
Depósitos en subsuelo	400 m.c.
Sótanos	300 m.c.

Para la teoría de los hangares debemos pensar que es muy poco probable que las fábricas desarrollen aun más en altura los aviones, así como tampoco es probable que las envergaduras de los Junkers y Rohmer gigantes se vulgaricen, no excediendo en ningún caso la máxima marcada por éstos, de 70 metros.

Podemos, pues, aceptar como un máximo de altura útil unos 8 a 10 metros en los hangares, y unos 6 metros en los talleres. El problema constructivo será motivo de especial estudio en los hangares, pues se deben calcular en base a grandes luces sin apoyos, ya que la envergadura de los aviones está en relación a la potencia de sus motores. (El hangar del aeródromo de Ford presenta la forma de un paraguas o un hongo, con solo un pilar central y sus lados abiertos. Los alemanes pretenden que a los aviones metálicos no se necesitará guardarlos bajo techo).

Los talleres de reparaciones (tanto de madera como metálicos) deben estar en fácil comunicación con los hangares por medio de grandes portadas, debiendo, además, poder los aviones entrar directamente a los talleres sin pasar por los hangares. Teóricamente se acepta que debe existir un taller completo por cada grupo de 3 ó 4 hangares y que deben estar ubicados inmediatamente detrás de ellos.

Se debe estudiar muy especialmente las comunicaciones directas y rápidas entre talleres y hangares a fin de evitar desplazamientos largos e inútiles al personal y el difícil transporte de materiales. En el gran taller se preverá la construcción de 4 ó 5 piezas para escritorios de los jefes y empleados de taller; una de esas piezas tendrá una ventana sobre el taller a fin de permitir la vigilancia de los obreros.

El depósito de 400 m.c. estará dividido en diferentes secciones por medio de tejido de alambre. La altura de esos depósitos será también de 6 metros, lo que permitirá, en partes de su superficie construir altillos.

En este depósito o en los mismos talleres se preverán pequeños locales para guardar las piezas de repuesto, los instrumentos, los productos inflamables, etc. El depósito de herramientas debe ser lo suficientemente grande como para poder instalar en él un pequeño taller, el que deberá estar bien iluminado y al abrigo del polvo y de las vibraciones.

El sótano, debiendo emplearse para depositar caucho, telas, etc., los que deben guardarse en lugar bien seco, unirá esta condición a una buena ventilación.

B) — Locales necesarios bajo el punto de vista comercial

Vestuario para un equipo de 100 hombres	55 m.c.
Lavabos y duchas	65 m.c.
W. C.	40 m.c.
Hangar para autos....................	75 m.c.
Estación y control de transformadores eléctricos	45 m.c.
Cantina con cocina y dependencias, para un equipo de 100 hombres, con separación para el personal de talleres, el de pilotos y el de escritorios	300 m.c.
Habitaciones para: 2 directores de vuelo, 1 contramaestre y 1 portero	40 m.c.
Sala de reposo para los pilotos	25 m.c.
5 escritorios separados	75 m.c.
2 dormitorios	30 m.c.
Lavabos, baños, duchas y W. C.	50 m.c.

El hangar para autos es destinado a los autos y camiones necesarios al transporte de las encomiendas y en algunos casos del acarreo, debiéndose proveer, anexo al mismo, un pequeño garage para los autos de la dirección, y un pequeño taller de reparaciones.

C) — Edificio de la Administración

1) *Sección Administración,* propiamente dicha, ocupando una superficie aproximada de 300 m.c., con los siguientes locales:

Dirección: 3 locales principales con escritorio anexo para secretario.

Recepción: Salas de espera (1 o varias, según la importancia).

Oficina técnica: 3 locales, de los cuales, uno para sala de dibujo.

Escritorios: 6 locales (3 de contabilidad, 1 de estadística, 1 para cuatro dactilógrafas, 1 archivo). *Toilets, lavabos,* etc.

2) *Locales para la dirección de los vuelos:*

Locales destinados a los pasajeros:

Hall de entrada, pudiendo contener 50 personas. La entrada estará a nivel del acceso de automóviles y dando acceso a la sala de espera después de pasar por las boleterías y por expedición de equipajes, báscula para pasajeros, y, eventualmente, por la visación de pasaportes.

Sala de espera para 30 personas, con acceso por el hall de entrada, dando sobre la zona de embarque y sobre la confitería.

Locales para las mercaderías y los equipajes, y boletería:

Registro de equipajes, periódicos, diarios, etc., establecido para el despacho simultáneo de 50 paquetes con un peso total de 1.000 kilos. Tendrá entrada especial sobre la ruta (por camiones) y salida por zorras sobre el área de embarque. Esta sala tendrá un mostrador con su báscula y varios pupitres para la clasificación de las cartas.

Boletería y control expedición: Este local dará sobre el hall de entrada por medio de 3 ó 4 ventanillas, debiendo tener además otras ventanillas para ser destinadas a policía aérea y visación de pasaportes (en ciertos casos solamente). Otra ventanilla dará sobre el local de expedición de la correspondencia.

Expedición de encomiendas: Este local debe estar en comunicación con el registro de equipajes, pero separado por ventanales o rejas, pues se debe impedir que el público o los empleados de esta sección penetren en aquel local, aunque deben alcanzar las mercaderías a los empleados.

3) *Locales para la Dirección de vuelos:*

1 local para el Director, el que deberá estar algo hacia adentro del área de salidas, con buena visibilidad sobre todo el campo de aviación y alrededores, con instalación de señales, comunicación por medio de teléfonos con la administración, con el hangar de salida, y con los aeródromos vecinos, a fin de tener en todo momento conocimiento de la posición de los aviones que se encuentren volando en las cercanías del aeródromo. De este local es de donde se darán las señales de salidas y las autorizaciones de descensos. Puede tener al frente un indicador de horas de salidas y llegadas, así como un indicador de la posición de los aviones en la ruta.

1 local anexo al anterior, para los empleados: telegrafista y telefonista, dactilógrafo y secretario director.

1 local oficina de informes, con comodidad para dos empleados y mesa con planos, itinerarios, teléfonos, etc.

1 local para registro del movimiento diario, con comodidad para un empleado. Debe, si posible, tener una ventanilla sobre el local de expediciones.

Toilets, lavabos, etc.,: *a*) para pasajeros; *b*) para los empleados.

1 depósito para útiles de limpieza, con su zorra, etcétera.

4) *Servicios generales de restaurant, peluquería, etc.:*

1 local restaurant para pasajeros, con capacidad para unas 100 personas, con terrazas sobre el campo de aviación, cocina particular, etc.

1 local comedor para los empleados, con capacidad para 50 personas.

1 local restaurant para público y visitantes, que puede formar parte del mismo local para los pasajeros, tomando ciertas precauciones para control de policía aérea, aduana (en ciertos casos solamente), etc.

Esta sección puede ser tratada con previsión a cierta importancia en el futuro, para ensanches con salones, fumoirs, etc., y posibilidad de instalar algunos locales de dormitorios para pasajeros, con organización de hotel.


I bien ya se han descripto las necesidades en general, conviene aclarar el detalle de los locales que se necesitan para ciertos servicios ya indicados de correos, policía, etc.

a) Locales para la sección de la policía aérea:

1 local para la visación de pasaportes en el pasaje de la entrada y salida de los pasajeros (hemos indicado la posibilidad de ubicarlas al lado de la ventanilla de boletería). Capacidad para 2 empleados.

1 escritorio para el empleado de guardia, con vista sobre el campo de aviación (puede ventajosamente ubicarse en la torre del director de vuelo). Se debe proveer un pequeño dormitorio para dicho empleado.

1 local de señalamiento, para dos empleados (puede anexarse al local de la torre de dirección).

1 local de guardia para 10 hombres de tropa con comodidades para alojamiento de cinco de ellos.

1 local para guardar los instrumentos de señales, los materiales de socorro y de control.

1 garage para 1 auto, 1 motocicleta y 1 camión.

b) Locales necesarios para la aduana:

1 local de 7 x 9 metros para visita de inspección a los pasajeros. Este salón tendrá su entrada sobre el área de llegada y su salida por el lado opuesto, sobre la salida del aeródromo.

1 local de 3 x 7 mts. para los empleados y en el cual se encontrará la caja.

1 local de 3 x 4 mts. para el jefe de la sección.

1 local de 5 x 9 mts. para depósito provisorio de las encomiendas procedentes del extranjero y sujetas a vista por la aduana. En este mismo local se podrá instalar el despacho al público.

c) Locales para el servicio de Correos:

1 local de unos 30 m.c., con ventanillas, para atender al público.

1 local de unos 50 m.c. para la clasificación, timbrado y expedición.

1 local para 3 camiones (pueden preverse en el garage general).

Los dos primeros locales deberán estar comunicados entre sí y ubicados en el piso bajo. El del público dará sobre el exterior y el otro sobre el área de embarques.

d) Locales para el servicio de primeros auxilios:

1 local para curaciones, de 24 m.c.

1 local para el personal sanitario, con una superficie de 30 m.c.

1 garage para la ambulancia y dos catres sobre ruedas, de 9 x 6 mts..

e) Locales de la sección Meteorología:

1 local para el jefe de la sección.

1 local para el meteorólogo de servicio, en comunicación telefónica con la oficina de informes y la dirección de vuelos.

1 local para el ayudante del meteorólogo (servicio nocturno).

1 local para recepciones de informes telegráficos y radiotelefónicos. (Suponemos que el aeródromo tiene estación receptora de radio y que para las transmisiones está en combinación con alguna estación oficial o municipal).

1 local escritorio para 3 empleados.

1 local que servirá de archivo, biblioteca y sala de espera.

1 dormitorio para 2 camas y 5 roperos en muro.

1 local para depósito de instrumentos.

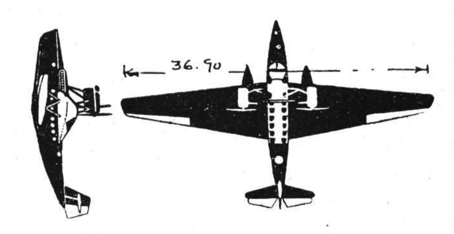
1 local depósito de hidrógeno para hinchar los globos de sondaje.

1 taller con instalación de agua, gas y fuerza motriz.

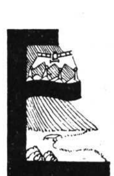
1 local para sereno, con dependencia de pequeña cocina y office.

f) Locales del servicio de iluminación:

Pequeñas casillas para los transformadores. El estudio de la distribución y cantidad de éstas, se hará conjuntamente con las autoridades competentes, ya que varían mucho de acuerdo con el sistema y la intensidad de iluminación que se adopte.



ILUMINACION DE LOS AERODROMOS Y DE LAS RUTAS



L desarrollo de los vuelos nocturnos ha tomado gran incremento con los servicios aeropostales, especialmente en los EE. UU., donde hasta hace poco tiempo el servicio de pasajeros estaba muy poco desarrollado.

El piloto debe, para efectuar con regularidad y con seguridad los vuelos de noche, disponer de rutas iluminadas y de aeródromos bien iluminados. Habiendo sido muy estudiadas en los aeródromos de los EE. UU. estas instalaciones, nos reduciremos a describir los sistemas más empleados en ese país.

El problema de la iluminación en aeronáutica puede dividirse en tres partes:

a) Guiar el avión en su ruta, asegurándole, en caso de desperfectos, la posibilidad de aterrizar.

b) Iluminar el terreno en que deberá descender el avión.

c) Iluminar el avión en el momento del descenso.

Consideremos en detalle estos tres problemas.

a) — Iluminación de la ruta aérea y de los terrenos de socorro

Todas las rutas que siguen los aviones deberán ser iluminadas por medio de faros ubicados cada 15 a 16 kilómetros. En aquellos parajes en que la ruta es peligrosa se deberán aproximar las luces, indicando además, por medio de otras especiales, los obstáculos, desfiladeros, accidentes del suelo, etc. En estos casos se emplearán faros de acetileno de 1.000 bujías.

Los faros están construídos completamente de aluminio y llevan en su base un motor eléctrico con engranaje de reducción de velocidad para dar movimiento de rotación al foco. Las lámparas están calculadas de una duración de 500 horas. Siendo que estos faros están a veces en lugares distantes o poco transitados y con objeto de evitar las molestias que ocasionaría su cuidado continuo, se los equipa con lámparas de repuesto, las que entran automáticamente en función al quemarse la que estaba en servicio. Este movimiento se provoca por medio de un termostato o bien por un relais de doble enrollamiento.

Los soportes de estos faros están constituídos por unas torres de acero galvanizado, de 15 mts. de altura, y llevan en su parte superior el reflector de 0.60 mts. de diámetro, que da 6 vueltas por minuto. La luz es producida por una lámpara de 1.000 Wats, 115 volts y un espejo parabólico, con un poder de 2.000.000 (dos millones) de bujías, y proyecta el rayo con una inclinación de 2 grados sobre el horizonte.

Para indicar la dirección de la ruta, se encuentra pintada en el suelo, sobre un piso de portland, una gran flecha, la cola de la cual está por lo general formada por el techo a dos aguas de la casilla del motor. Este techo lleva en una de sus faldas pintada una cifra en blanco, sobre fondo rojo, que indica el número de la ruta y sobre la otra falda una cifra en negro, sobre fondo blanco, que indica el número del faro.

Los terrenos de socorro se encuentran en toda la ruta a cada 45 ó 50 Kms., e indicada su posición por medio de luces blancas colocadas sobre el suelo cada 90 metros, una fila de luces verdes indicando las proximidades del terreno, y luces

rojas sobre los obstáculos. Las demás señales de dirección del viento, de pista de descenso, etc., son las ya indicadas para los aeródromos en general.

b) — Iluminación de los aeródromos

Las condiciones que debe llenar esta iluminación son:

1) Todo aeródromo debe tener un faro con características para poder ser identificado. Es el faro que en sus «guiñadas» indica la letra correspondiente al aeródromo, empleando el sistema Mors. El faro de Tempelhof indica una B, el de París una N, etc.

2) Habrá uno o varios faros iluminando la o las pistas de aterrizaje. La luz que ellos produzcan deberá ser suficiente como para iluminar el suelo en forma de que el piloto pueda precisar exactamente la distancia a que éste se encuentra y la naturaleza del suelo sobre el que debe descender, y deberán estar colocados en forma tal de no encandilar al piloto.

3) El nombre del aeródromo (que figura sobre el suelo) debe estar perfectamente iluminado.

4) Para facilitar al piloto la apreciación de la altura a que se encuentra, las caras laterales de los edificios deben estar con mucha luz para que su dimensión le sirva de punto de comparación.

5) Los límites del terreno deben estar marcados por luces blancas.

6) Todos los obstáculos de algún relieve en las proximidades del terreno y que pudieran encontrarse en el área de aterrizaje, deben ser iluminados en su superficie o bien indicados por medio de luces rojas.

7) El indicador del viento debe ser perfectamente visible.

8) Por medio de luces verdes se indicará la mejor dirección de descenso, de acuerdo al viento reinante.

9) La zona delante de los hangares debe estar muy bien iluminada, sea para poder efectuar la carga y descarga del avión, para poder revisar su motor en caso de tener que continuar el viaje, o para la revisión del correo y para las maniobras de entrada y salida de los hangares.

10) El interior de los hangares, talleres, etc., debe estar muy bien iluminado.

Se deben emplear luces blancas para marcar los límites del terreno, verdes para las indicaciones de las pistas y rojas para marcar los obstáculos y los sitios peligrosos.

Las luces de que está provisto el aeroplano no deben tenerse muy en cuenta, sino considerarlas como auxiliares, ya que los golpes y sacudidas a que está sometido el avión en el aterrizaje hacen que fácilmente queden anuladas.

Todas las lámparas y aparatos que se empleen deberán ser a prueba de la humedad atmosférica.

Para las luces que bordean el campo de aviación, se emplean lámparas dirigidas hacia arriba y protegidas por globos de vidrio opaco, muy grueso y armado en forma de impedir el paso del agua y de la tierra. Estas luces se colocan a un metro del suelo y distanciadas de unos 60 metros las unas de las otras, todo alrededor del aeródromo. Las luces indicadoras de la dirección del descenso sólo difieren de las anteriores en el color del vidrio de las lámparas, el que es verde. Se emplean de a pares o en juegos de tres, colocadas contra las luces de la periferia y en el punto en que la llegada es más conveniente.

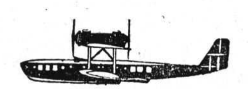
Las luces de obstáculos se distinguirán sólo por el tinte rojo de su vidrio.

Estas luces de peligro se deben colocar sobre todo los puntos prominentes: depósitos de agua, árboles, pilones, postes, etc., así como sobre los edificios que se hallan dentro del campo y los de los terrenos linderos que pudieran llegar a molestar en las maniobras.

El indicador de la dirección del viento, estará iluminado por medio de 4 reflectores colocados a 90 grados encima del indicador.

Suiza, 1930.

(Continuará).





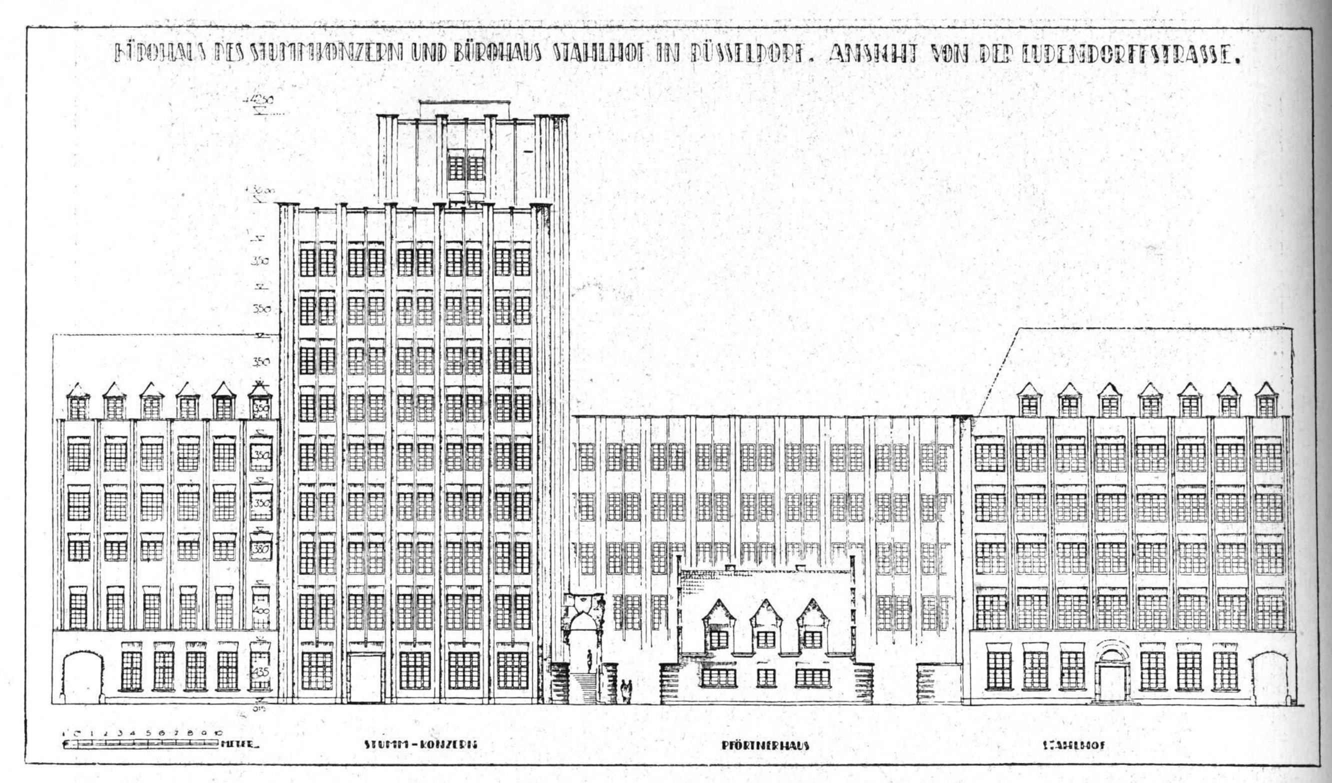
Edificio de Stummhaus
Düsseldorf - Alemania
Arquitecto: Paul Bonatz
Corresponsal de la S. C. de A.

Frente principal

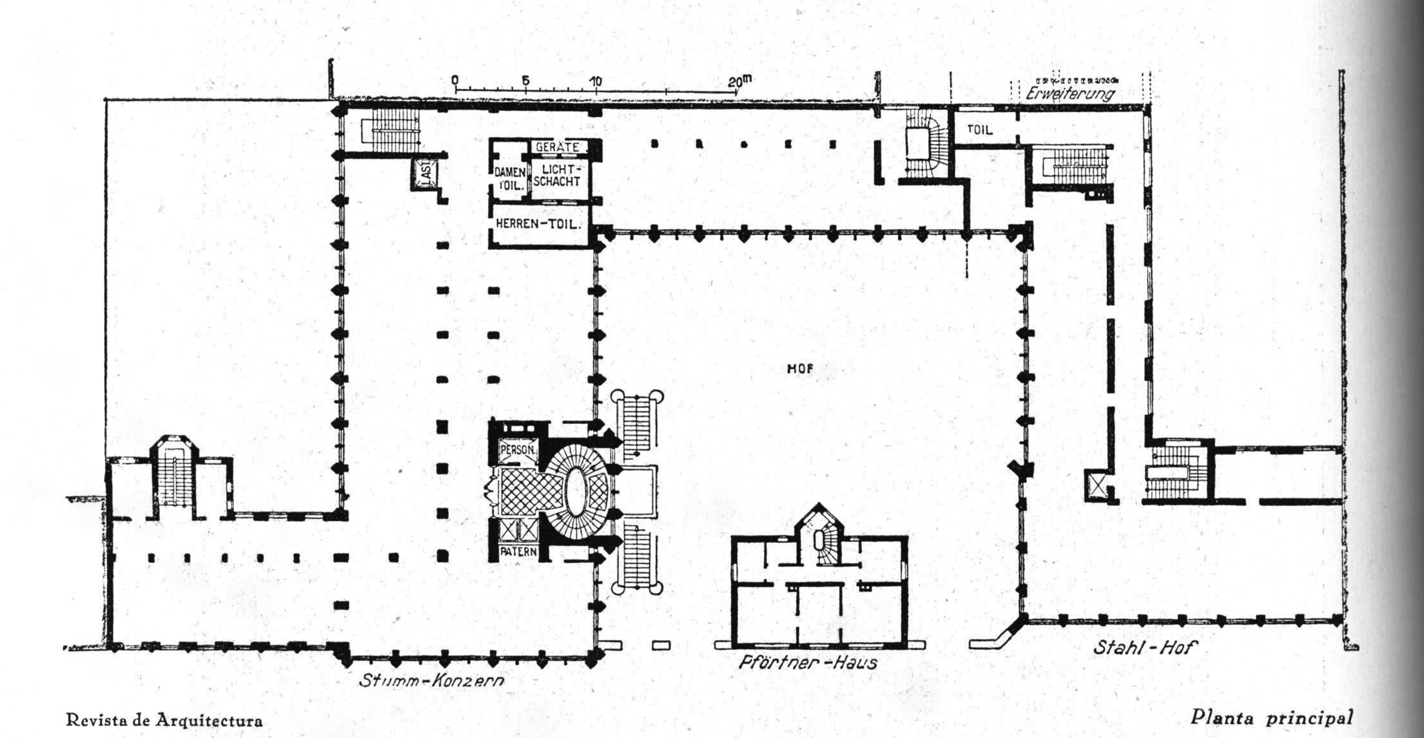


Vista del frente en perspectiva

Edificio de Stummhaus
Düsseldorf - Alemania
Arquitecto: Paul Bonatz



Detalle del frente principal

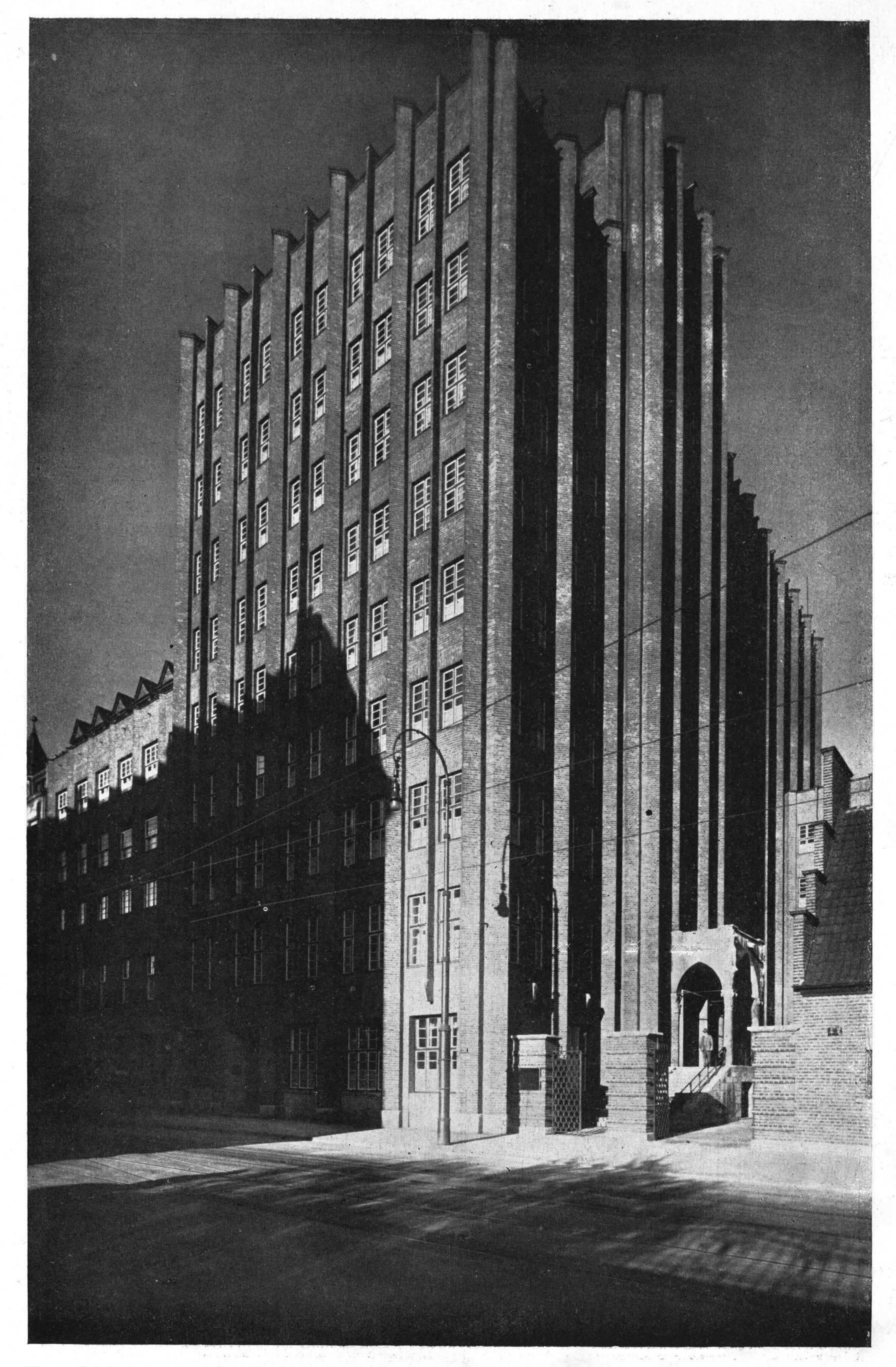


Planta principal

Edificio de Stummhaus

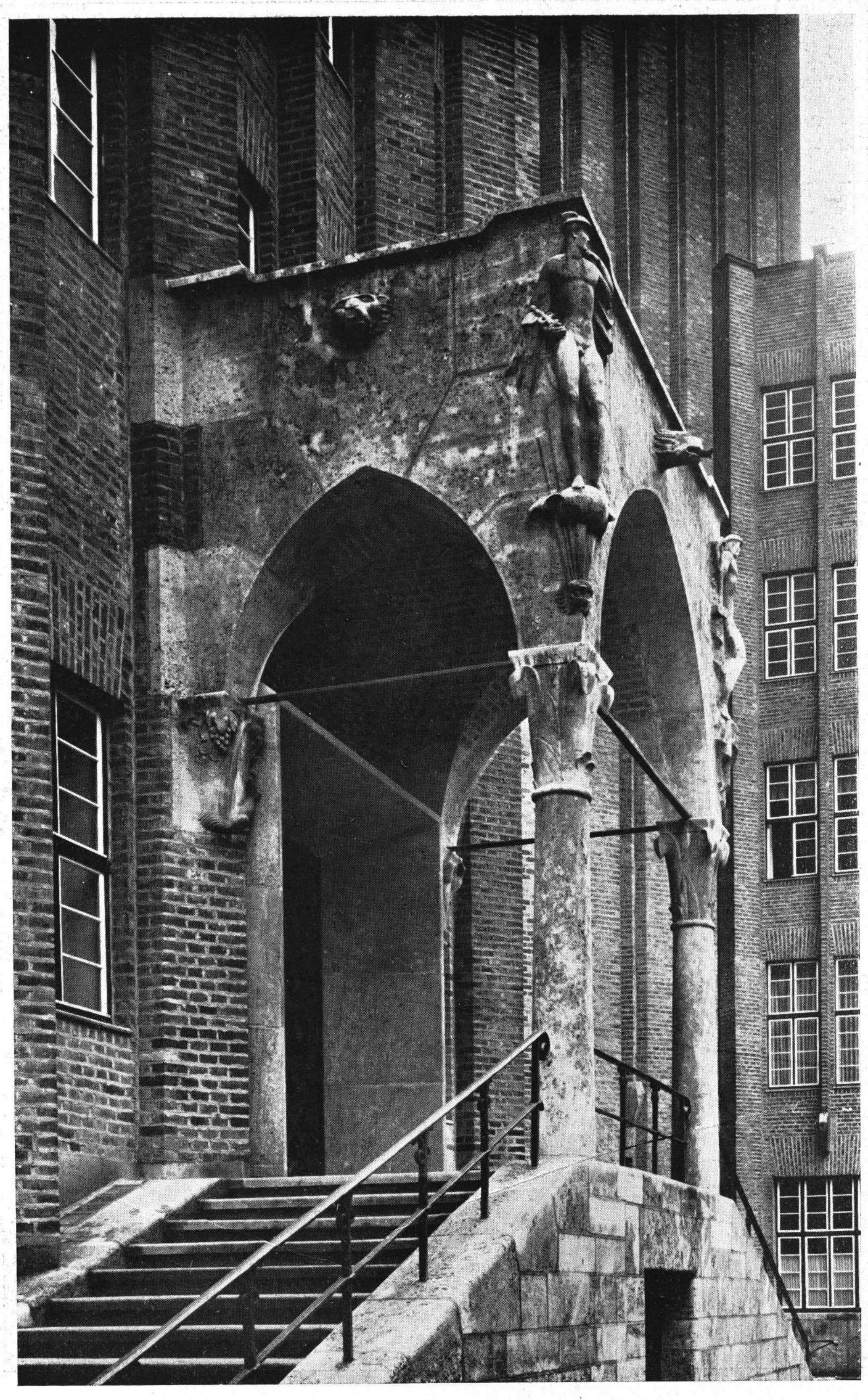
Düsseldorf - Alemania

Arquitecto: Paul Bonatz



Vistas del frente y entrada principal

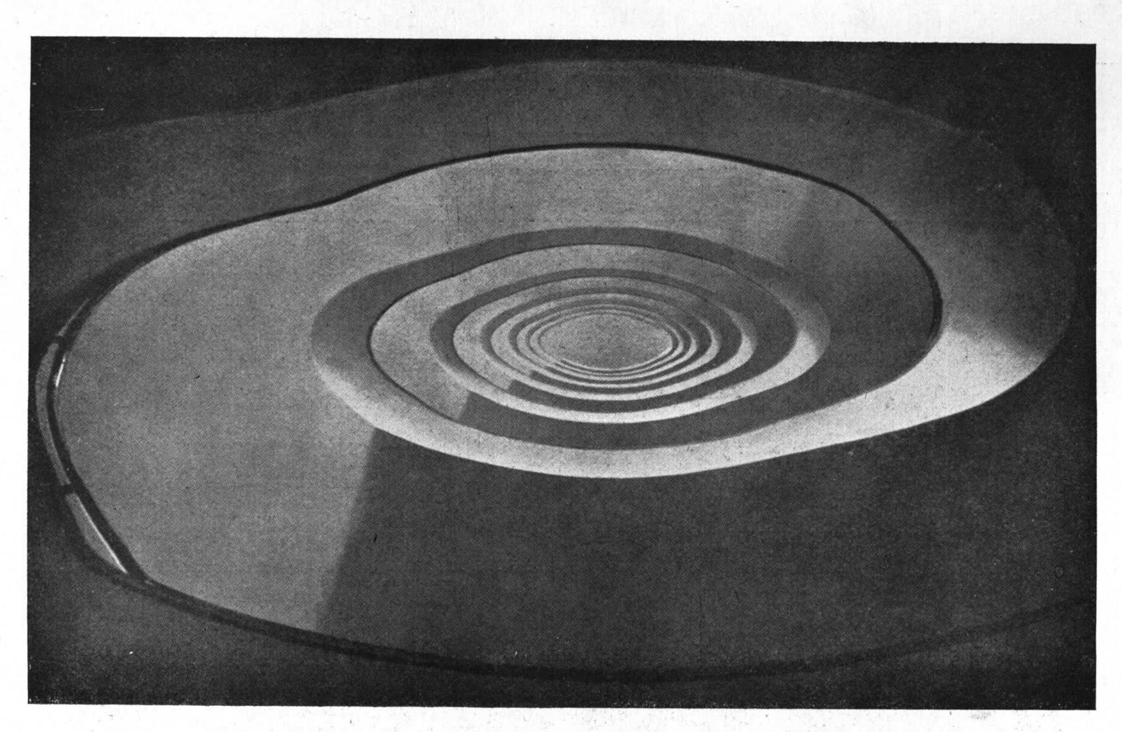
Edificio de Stummhaus
Düsseldorf - Alemania
Arquitecto: Paul Bonatz



Revista de Arquitectura

Edificio de Stummhaus
Düsseldorf - Alemania
Arquitecto: Paul Bonatz

Pórtico de entrada



El ovalo de la escalera (Vista de abajo)



Vista del corredor central

Edificio de Stummhaus
Düsseldorf - Alemania
Arquitecto: Paul Bonata

4ª PARRILLADA

REVISTA SERVIDA POR EL C. E. de A. EN 2 PLATOS Y 9 CUADROS

PRIMERA PARTE	SEGUNDA PARTE
1.º - **Presentación** por toda la Compañía.	1.º - **"El día",** ballet a cargo de las C. E. A.'s girls.
2.º - **"El sueño que yo viví".**	2.º - **Broadcasting.**
3.º - **"Do Something".**	3.º - Comentarios gráficos de actualidad
4.º - **"El desfile del amor"** (de Adan y Eva a nuestros días).	4.º - **Ofrenda nupcial** (evoc. trop.)
	5.º - **Final.**

El Festival de la Troupe de Arquitectura

Una vez más la « Troupe de Arquitectura » ha asombrado a Buenos Aires: El 14 de Octubre de 1930 se ha preparado, sobre el escenario del Teatro Cervantes, la « cuarta parrillada ».

La presentación, matemáticamente ejecutada. El cuadro político, evocación del momento del conocido « dichoso aquel que tiene su casa a flote ». *Do something,* espléndido baile de conjunto, en el que se destacaron especialmente las dos hermosas solistas, de aceitadas bisagras.

Le siguió « El desfile del amor », con su aburrido Adán y Eva, su medioeval « Vendetta » y su fino y artístico cuadro francés.

Después el Intervalo, con la clásica venta de boletos de rifa, que hace temblar al portador del centavillo justo, rematado por la rifa propiamente dicha, en la que todo queda en familia: las diez libras esterlinas, el tintero, la caja de compases, la caja de acuarelas, restando solamente por retirar la mesa de dibujo, que corresponde al número 1078.

Y comienza el segundo acto, con la destacada actuación del « compére », que fabrica un « omelette » en el sombrero nuevo de un ocupante del « avant scene »...

A continuación las *C. E. A. Girl's* interpretan una danza ninfácea, que es aclamada por la concurrencia. El Broadcasting transmite una serie de artísticos números, entre los que el admirable « speaker » intercala la propaganda de diversos artículos, sobresaliendo: « *Carúpete* », *para granos y barritos*...

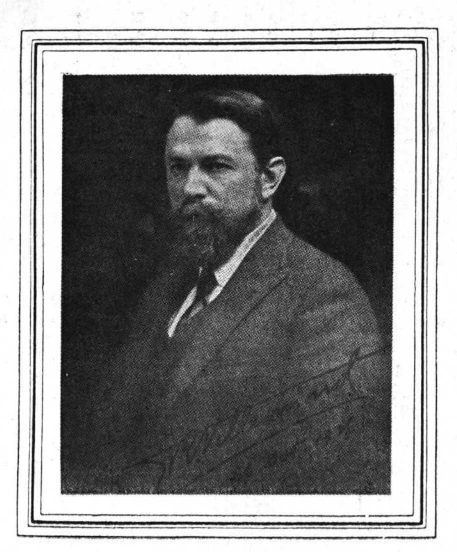
Llega el cuadro mejicano, artística y hermosa evocación de aquella tierra, con sus cantares, sus bailes y sus amores.

Y con el acostumbrado *Final,* se da término al mejor festival que jamás hayan realizado los estudiantes de la Escuela de Arquitectura.



El Premio "Arquitecto René Villeminot"

El 15 de Febrero de 1928, una vida joven, amable y querida, abandonaba su lugar de preferencia junto al alumnado de nuestra Escuela. La pequeña figura física del Arq. René Villeminot había sido separada de nuestro lado para siempre, al par que su enorme figura moral se engrandecía aún un poco más, ya que a veces la muerte dá la justicia que la vida niega.



El premio Arq. René Villeminot, de cuyas actuaciones a continuación informamos; el bronce colocado en nuestro Taller el día de su homenaje, y el mismo nombre de ese Taller, acusado a su entrada, harán perdurar entre las nuevas generaciones de arquitectos futuros el nombre de ese hombre bueno, de ese gran amigo, de ese gran arquitecto que se llamó *René Villeminot.*

Buenos Aires, 1º de Setiembre de 1930.

Señor Decano de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Ing. Manuel Guitarte.

De mi mayor consideración:

A mediados del año 1927, algunos de los alumnos del que fuera en vida el Arq. René Villeminot, ilustre maestro cuyo nombre lleva uno de nuestros talleres, resolvieron hacer una subscripción, de la que en aquella oportunidad se dió cuenta al decanato, a objeto de instituir una medalla anual con su nombre.

Es por ello que por intermedio del señor Decano me presento ante la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, pidiendo quiera hacerse depositaria de la modesta suma de **un mil trescientos treinta pesos** ($ 1.330) a que la mencionada suscripción alcanza, ordenando la inversión de sus intereses anuales — al seis por ciento, unos ochenta pesos — para hacer acuñar una medalla con la leyenda: PREMIO ARQUITECTO RENE VILLEMINOT y con la efigie del maestro en el anverso si fuera posible, a adjudicarse en la forma que a continuación se detalla:

1º — Para el mejor proyecto de **arquitectura** presentado en la sección A) (ejecutado en el taller) de los salones anuales de Estudiantes de Arquitectura.

2º — Si algún año el Salón no se efectuara o el premio fuera declarado desierto, el importe pasará al Salón inmediato; unidos los intereses de los dos años, permitirán hacer acuñar una gran medalla de oro y medalla de plata, para primero y segundo premio de la mencionada sección del Salón de Estudiantes de Arquitectura.

3º — Si por cualquiera de las razones anotadas en el párrafo anterior, por dos años consecutivos el premio Arq. René Villeminot no fuera adjudicado, se definirá en el siguiente año por un esquicio de ocho horas, desarrollado el tema en ocho días, a ejecutarse en el mes de Junio.

Se dará un solo tema, de carácter monumental, de arquitectura-urbanismo. Entre los presentados al esquicio se separarán los mejores trabajos, que no deberán pasar de cinco, debiendo desarrollar los temas los ejecutantes en el plazo fijado. El Jurado, formado por tres profesores de la Facultad y por ella designados, adjudicará al mejor trabajo el premio Arq. René Villeminot, consistente en tal caso en medalla de oro y cien pesos moneda nacional. (Los intereses llegan a ser unos ciento sesenta y cinco pesos). La Facultad mencionará a los cinco participantes de la prueba final.

La ejecución y desarrollo del esquicio en ningún caso podrá impedir la existencia del premio Arq. René Villeminot en los salones de Estudiantes de Arquitectura, si aquéllos se efectuaran.

Termino, señor Decano, rogando a la Facultad se encargue de la administración de ese dinero; haciéndolo, tendremos la mejor y mayor seguridad de que el nombre del Arq. René Villeminot continuará viviendo entre los futuros estudiantes de la Escuela de Arquitectura, que aunque no podrán tener la dicha de conocerlo y tratarlo, se sentirán alentados en esta forma por el maestro que dedicó a nuestro arte su vida entera.

Firman conmigo los iniciadores de la suscripción y depositarios del dinero, Sres. Enrique Douillet, José A. Díaz Soto, Carlos Mendioroz y Marcelo A. González Pondal.

Sin otro particular, saludo por intermedio del Sr. Decano al H. Consejo con mi consideración más distinguida. — (Fdo.): **Jorge García Berro, Enrique Douillet, José A. Díaz Soto, Carlos Mendioroz** y **Marcelo A. González Pondal.**

Buenos Aires, 25 de Setiembre de 1930.

Señor Presidente del Centro Estudiantes de Arquitectura, D. Jorge García Berro.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. comunicándole que el Consejo Directivo en sesión de fecha 23 del corriente mes, ha resuelto aceptar y agradecer la donación de **un mil trescientos treinta pesos moneda nacional** (pesos 1.330 m|n.), ofrecida por ese Centro para la creación de un premio destinado a honrar la memoria del profesor Arquitecto René Villeminot.

Una vez que el Consejo Superior haya autorizado la aceptación de ese ofrecimiento, esta Facultad procederá a la reglamentación de dicho premio.

Saludo al señor Presidente con mi mayor consideración.

(Fdo.): Manuel Guitarte — Federico Bayón

Buenos Aires, 15 de Octubre de 1930.

Señor Presidente del Centro Estudiantes de Arquitectura, D. Jorge García Berro.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. comunicándole que el Consejo Superior, en sesión del 1º del corriente mes, ha autorizado a esta Facultad para hacerse cargo de la suma de $ 1.330 m|n., ofrecida por ese Centro, a fin de instituir, con los intereses de dicho capital, un premio destinado a perpetuar la memoria del arquitecto René Villeminot.

Oportunamente el Consejo Directivo aprobará la reglamentación de ese premio, teniendo en cuenta las bases proyectadas por ese Centro.

Saludo al señor Presidente muy atentamente.

(Fdo.): Manuel Guitarte — Federico Bayón

Señor Decano de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Ing. Manuel Guitarte.

De mi mayor consideración:

Acuso recibo de la atta. de Setiembre 25, de ese Decanato, por la que me comunican la resolución del H. Consejo Directivo en sesión del 23 de Setiembre ppdo., aceptando la donación de un mil trescientos treinta pesos moneda nacional ($ 1.130 m|n.), destinados a la creación del **Premio Arq. René Villeminot;** y la del 15 del corriente, en la que me notifican que el H. Consejo Superior, en sesión del 1º del actual, ha autorizado a la Facultad a hacerse cargo de la donación mencionada.

En consecuencia, me complazco en enviar a Ud. el cheque Nº 683.327 contra el Banco de la Nación Argentina, a nombre de la Facultad, por la suma indicada anteriormente.

No obstante, antes de terminar estas gestiones, señor Decano, quiero aclarar algunos puntos:

La procedencia exacta de esos fondos:

Reunido por subscripción	$	870.—
Donación de fondos del ex-Círculo Universitario de Arquitectura	»	561.25
Intereses	»	59.90
Total.........	$	1.491.15
A deducir: Gastos efectuados en el homenaje a la memoria del Arq. Villeminot, efectuado el 30 de Mayo de 1928	»	150.—
Saldo a favor...	$	1.341.15

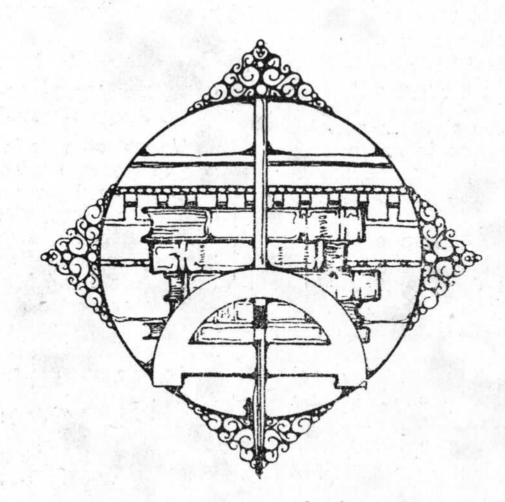
La diferencia de $ 11.15, acusada en este balance, corresponde a los intereses últimamente devengados. Sin embargo, a objeto de no entorpecer el trámite, depositamos en ésa solamente los $ 1.330.— a que desde un principio se hizo referencia, utilizando el pequeño saldo para completar los gastos que el Premio Arquitecto René Villeminot obligará a hacer este año, los que por esta vez estarán a cargo del Centro, ya que el dinero depositado recién dará los intereses anotados a fin del próximo año.

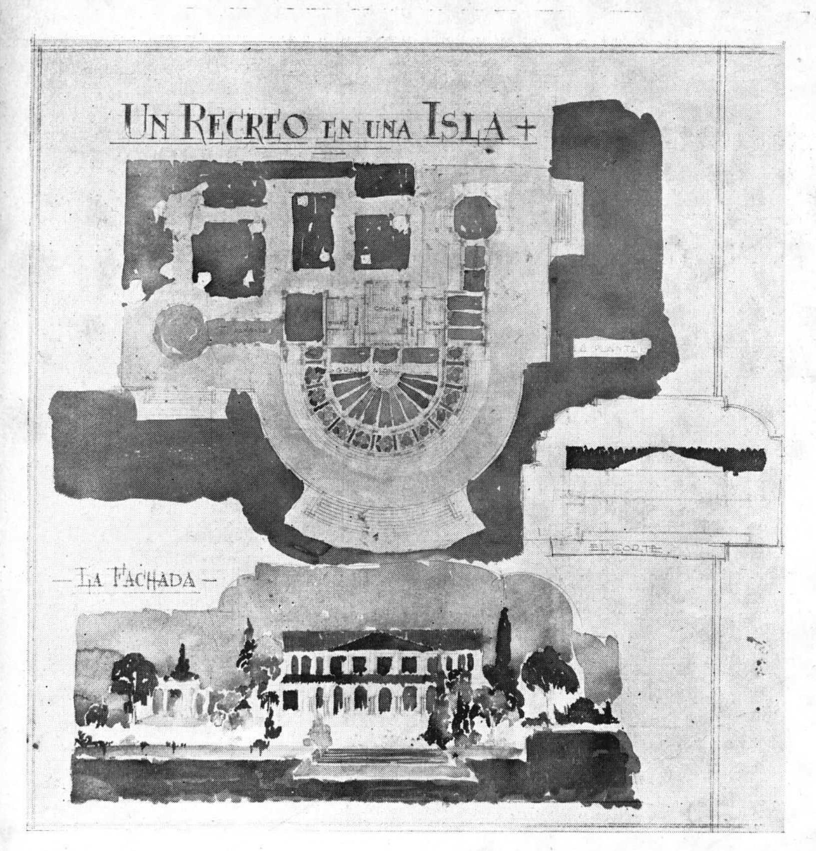
Todas las constancias de este balance quedan en nuestra caja, a la disposición de ese Decanato o de los socios de nuestro Centro que deseen consultarlas.

Por último, señor Decano, también quiero dejar constancia de que nuestro Centro no ha intervenido para nada en la recolección de esos fondos, si bien esta Presidencia ha gestionado ante los que hicieron esa suscripción la reglamentación del Premio Arquitecto René Villeminot para los Salones de Estudiantes de Arquitectura.

Agradeciendo por intermedio del señor Decano ante el H. Consejo su gentileza, que ha hecho factible la creación de este premio, así como los amables conceptos vertidos por los señores Consejeros en la sesión del 23 de Septiembre, referente a nuestras gestiones, entre los que destaco las palabras cariñosas y alentadoras del Consejero Nielsen, cúmpleme hacerles llegar las seguridades de mi más distinguida consideración.

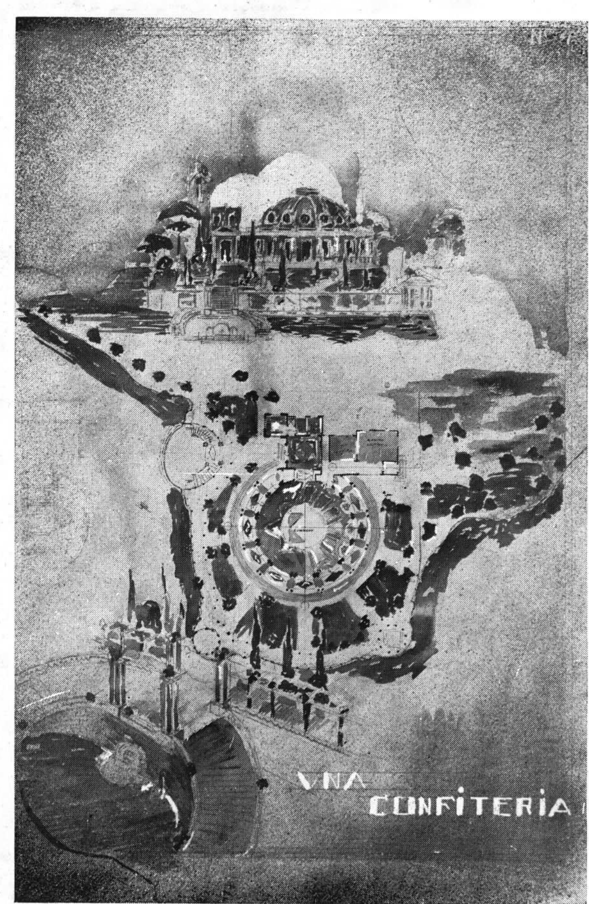
Jorge García Berro
Presidente





Segundo Premio

Alumno: Enrique Stameskin

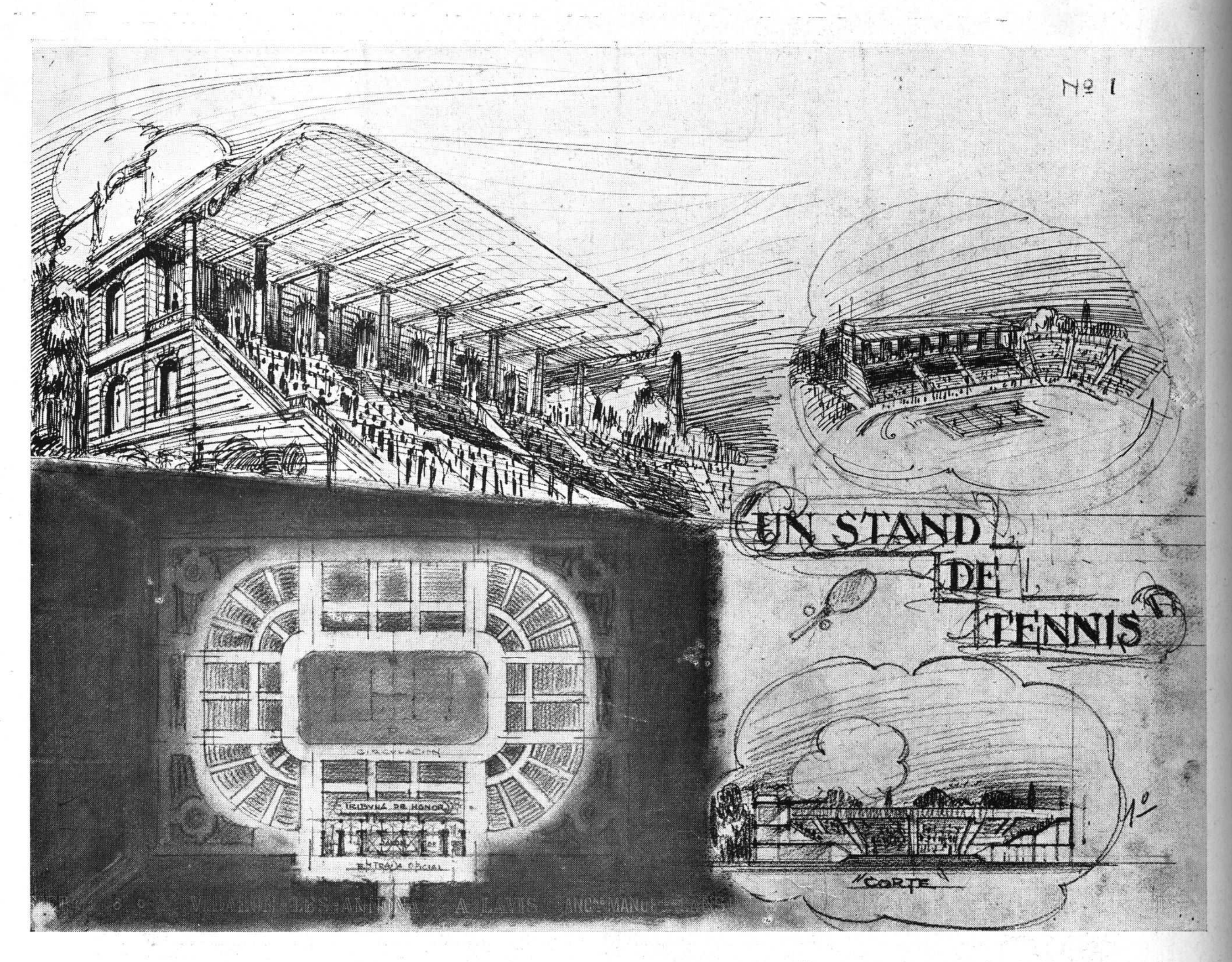


Tercer Premio

Alumno: Laurencio Adot Andia

Tema: "Un Recreo en una Isla"

Arquitectura Cuarto Curso



Primer Premio - Alumno: Carlos L. Onetto

TRABAJOS DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

Concurso Anual

Tema: "Un Stand de Tennis"

Arquitectura Tercer Curso

Año 1930

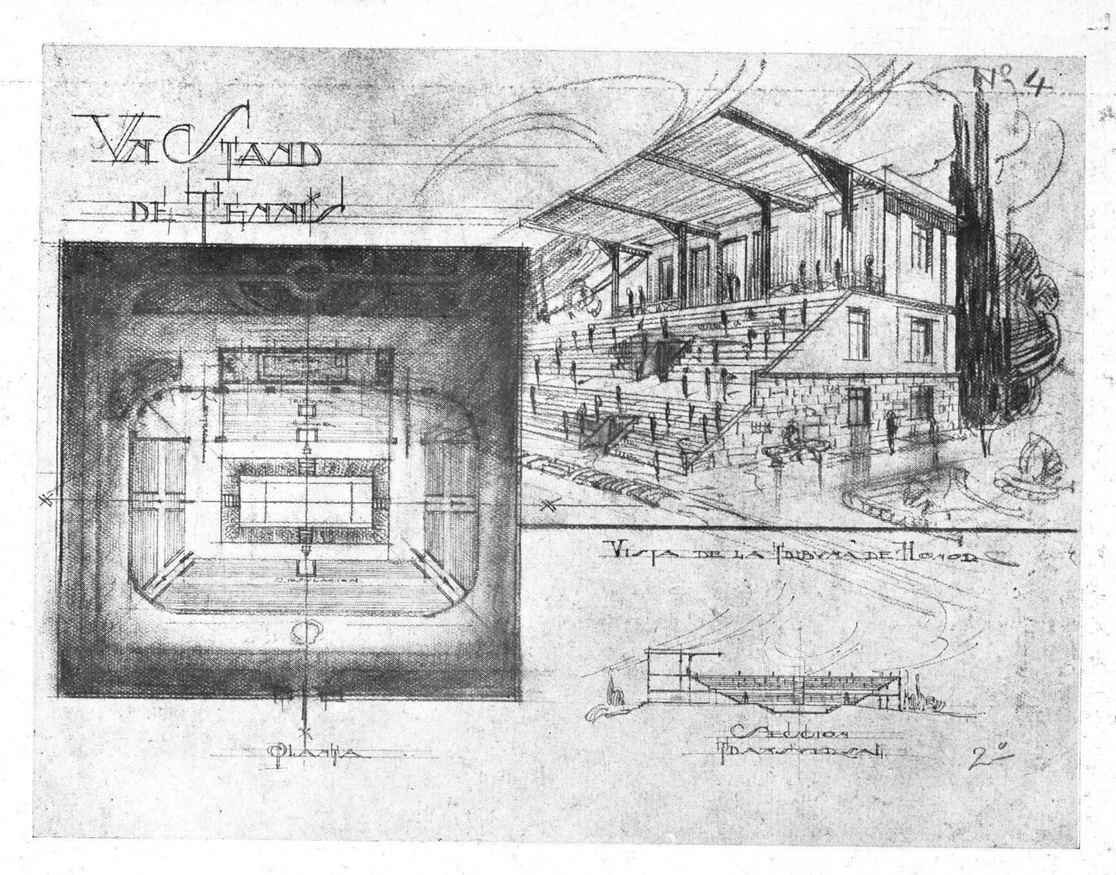
DESTINADO para «matches» públicos, el stand se proyectará sobre un terreno libre de 70 por 100 metros, rodeado por caminos de acceso, playas para automóviles, etc.

La composición responderá el siguiente programa: Una cancha de dimensiones reglamentarias, trazada sobre un terraplén reservado de 20 por 40 metros, tribunas de honor que se levantarán sobre un lado del terraplén y gradas que se elevarán sobre los otros tres lados. Sólo las tribunas serán cubiertas, pero las galerías formadas por debajo de las gradas se aprovecharán para resguardo y comodidades del público.

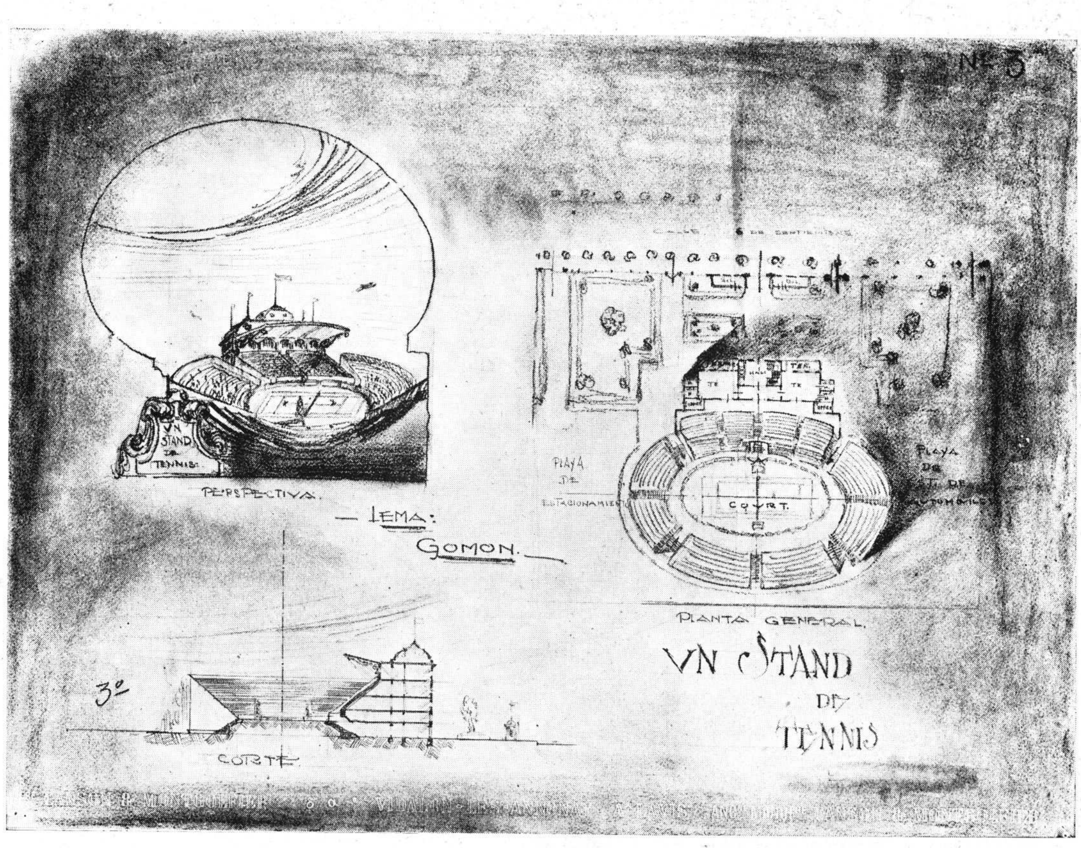
El edificio constituído por las tribunas de honor se preverá con planta baja y entresuelo por debajo de las gradas y piso alto al nivel superior de las gradas. Los pisos inferiores se utilizarán para comodidades de los jugadores, accesos, etc.; el piso alto para el público, con salón de té y demás comodidades.

Los accesos se harán por escalinatas amplias, escaleras y ascensores, y por amplias entradas abiertas sobre las calles exteriores.

Se harán: a la escala de 1/400, la planta del conjunto, con indicación de los caminos exteriores, etc., la fachada de las tribunas y el corte perpendicular.



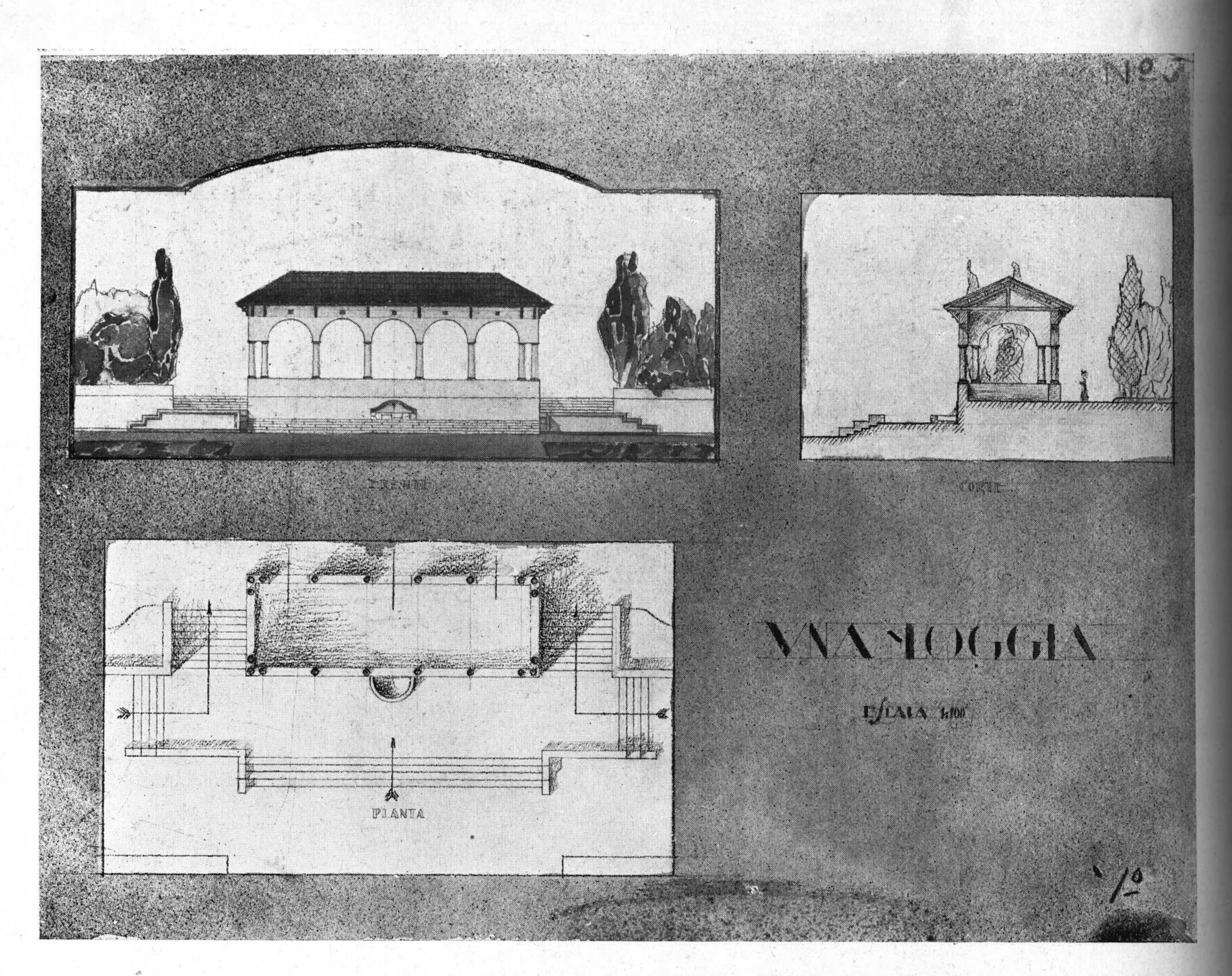
Segundo Premio - Alumno: Tito R. Ciocchini



Tercer Premio - Alumno: Ventura Gasparutti

Tema: "Un Stand de Tennis"

Arquitectura Tercer Curso



Primer Premio - Alumno: Alejandro Maveroff

TRABAJOS DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

Concurso anual

Tema: "Una Loggia"

Arquitectura Segundo Curso

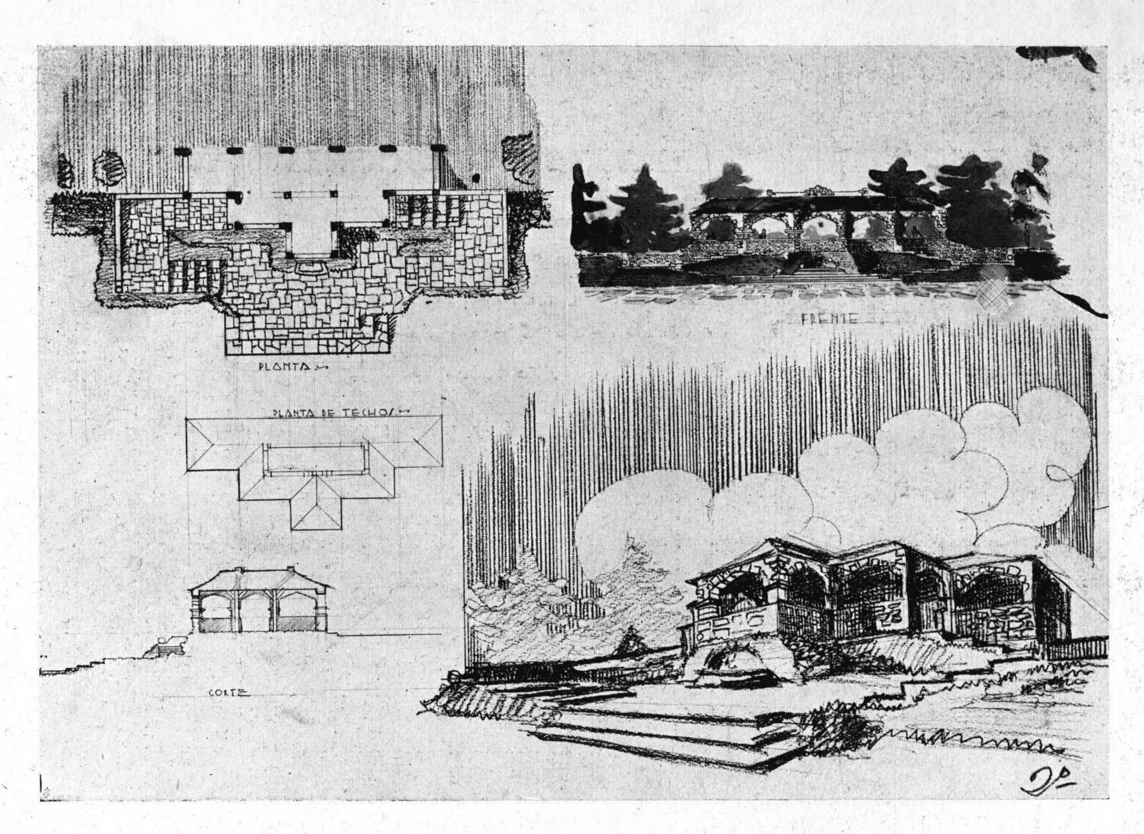
Año 1930

LA « loggia » se proyectará en un gran parque, sobre el terraplén de una terraza, para abrigo del público en caso de lluvia.

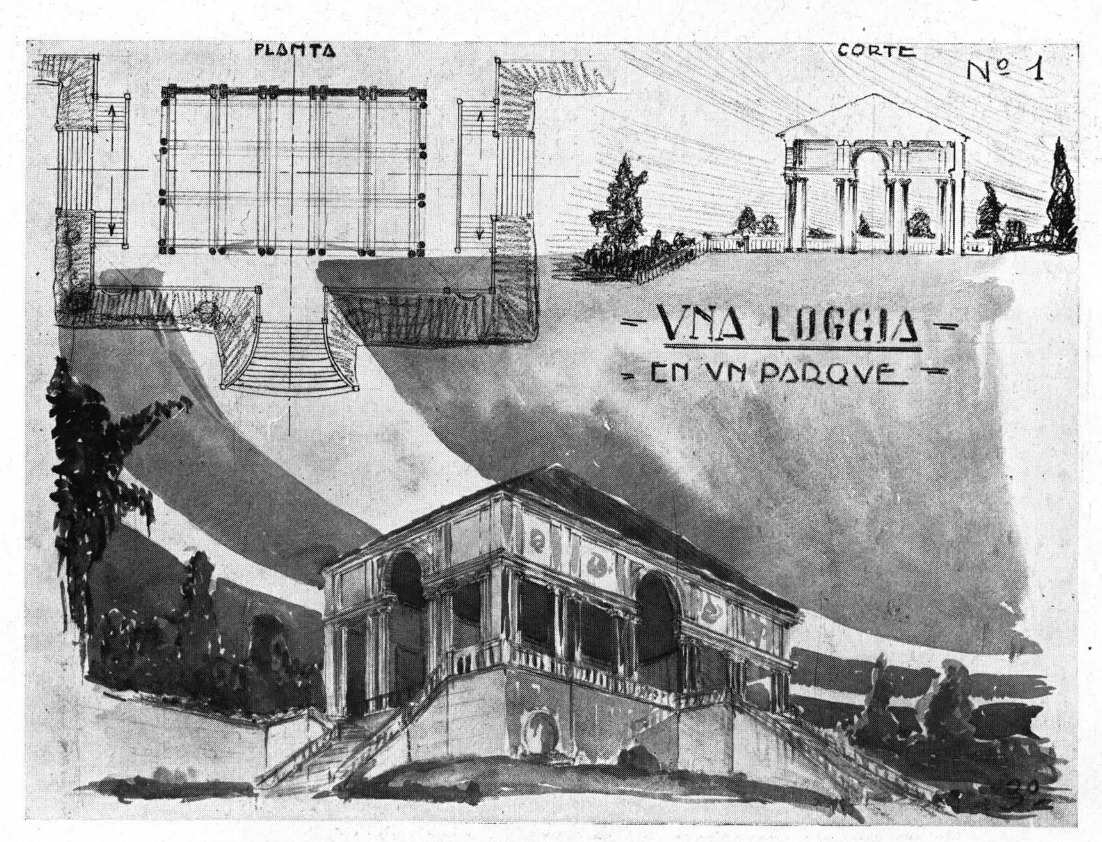
La composición comprenderá una sala única, muy abierta sobre el frente y dos escalinatas para compensar una diferencia de nivel de dos metros, correspondientes a la altura del muro de contensión de la terraza, cuya arquitectura formará el basamento de la logia. Esta parte de muro podrá arreglarse en forma de fuente, con piletas en la parte anterior.

La loggia tendrá 16,00 metros en su mayor dimensión; la composición con las escalinatas no pasará de 30,00 metros.

Se harán: a la escala de 1/100, la planta del conjunto, la fachada principal y el corte perpendicular.



Segundo Premio - Alumno: Hugo Armesto



Tercer Premio - Alumno: Sergio E. Pellegrini

Tema: "Una Loggia"
Arquitectura: Segundo Curso

TRABAJOS de la ESCUELA de ARQUITECTURA

Concurso Anual

Tema: "Una Torre Reloj"

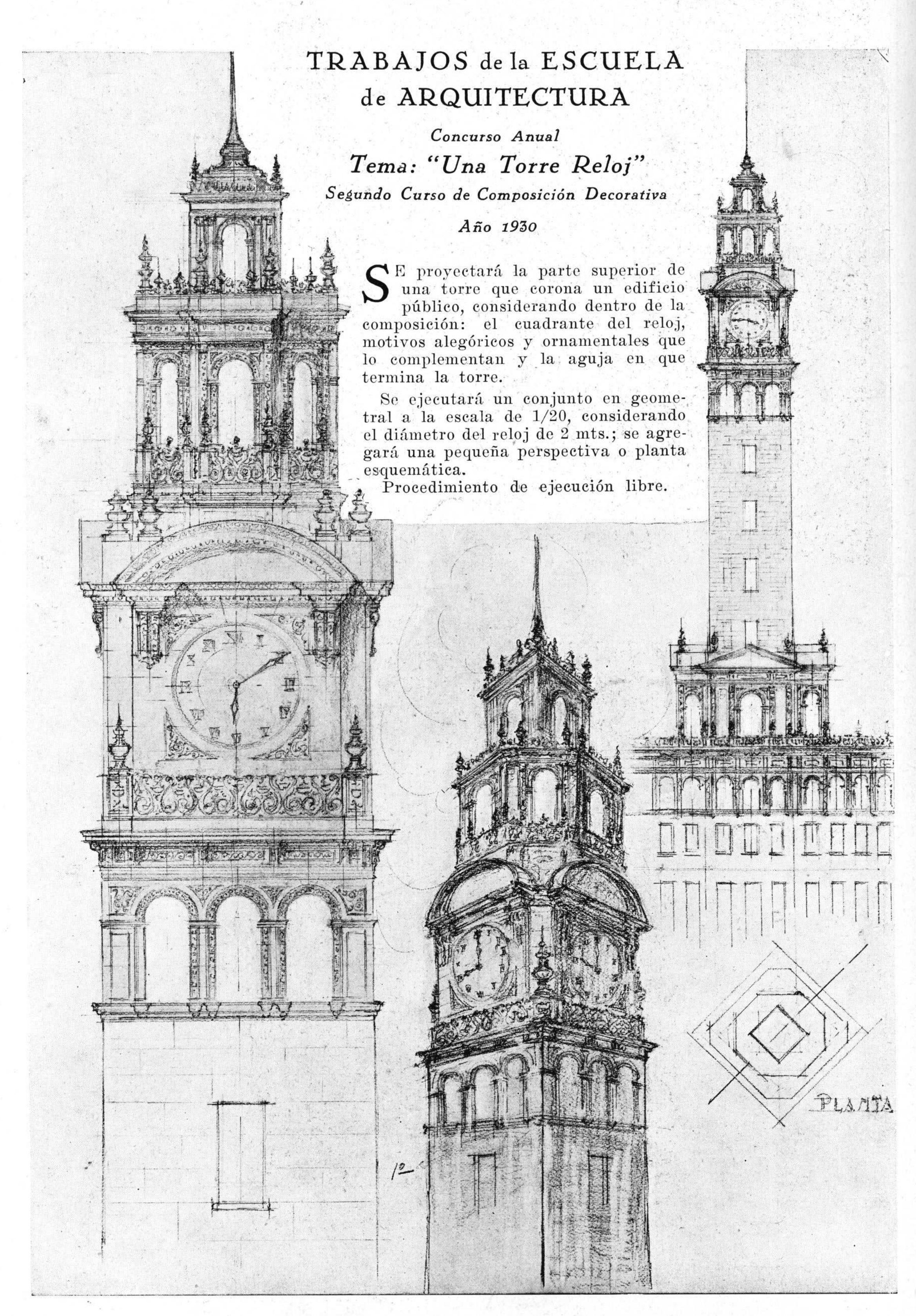
Segundo Curso de Composición Decorativa

Año 1930

SE proyectará la parte superior de una torre que corona un edificio público, considerando dentro de la composición: el cuadrante del reloj, motivos alegóricos y ornamentales que lo complementan y la aguja en que termina la torre.

Se ejecutará un conjunto en geometral a la escala de 1/20, considerando el diámetro del reloj de 2 mts.; se agregará una pequeña perspectiva o planta esquemática.

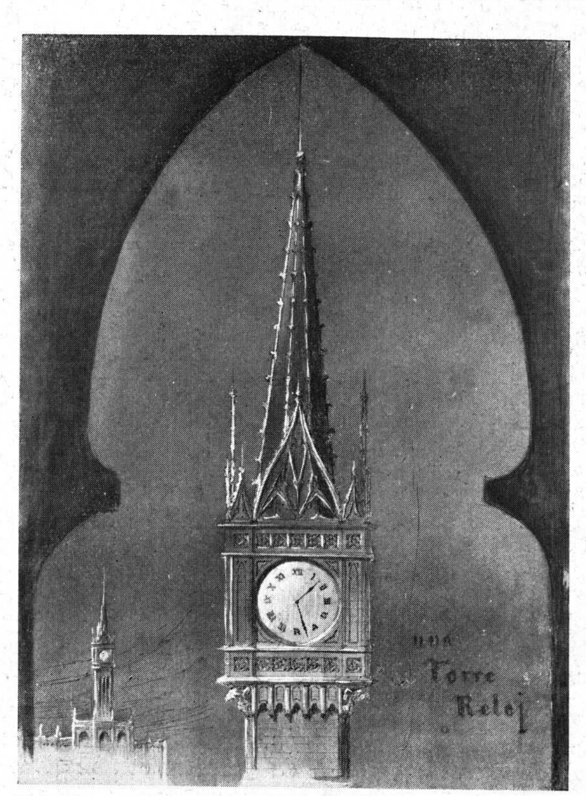
Procedimiento de ejecución libre.



Primer Premio - Alumno: Osvaldo C. Fornari



Segundo Premio - Alumno: Fermín Guisández



Tercer Premio - Alumno: Arturo A. Castaño

Tema: *"Una Torre Reloj"*

Segundo Curso de Composición Decorativa



Primer Premio - Alumno: Ernesto S. Estrada

TRABAJOS DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

Concurso Anual

Tema: "Un Monumento Recordatorio"

Composición Decorativa - Primer Curso

Año 1930

AL borde de un camino se erigirá un pequeño monumento, recordatorio de un accidente de aviación ocurrido en dicho lugar. El monumento deberá ser ejecutado en granito, con motivos sencillos de decoración.

La ejecución, libre, deberá hacerse en escala 1:50.